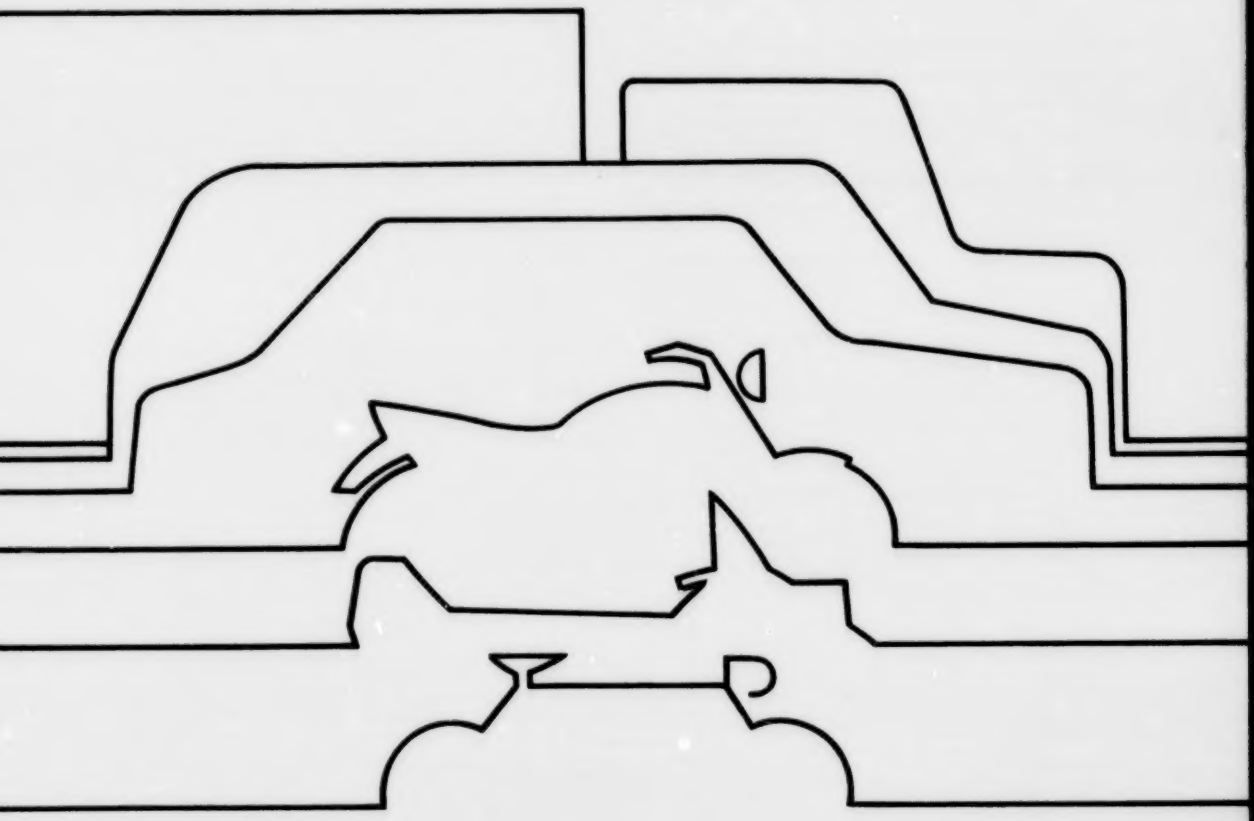
85-1449/

Rapport d'activité 1983-1984

Régie de l'assurance automobile du Québec



Québec, le 31 mai 1984

Monsieur Richard Guay
Président de l'Assemblée nationale
Gouvernement du Québec
QUÉBEC

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport d'activité de la Régie de l'assurance automobile du Québec pour l'exercice financier terminé le 29 février 1984.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Jacques Léonard

Sillery, le 31 mai 1984

Monsieur Jacques Léonard
Ministre des Transports
700, boulevard Saint-Cyrille Est
29e étage
QUÉBEC

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activité de la Régie de l'assurance automobile du Québec pour l'exercice financier se terminant le 29 février 1984.

Ce rapport a été préparé conformément aux dispositions de l'article 19 de la Loi constituant la Régie de l'assurance automobile du Québec et de l'article 140 de la Loi sur l'assurance automobile du Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le président-directeur général
de la Régie de l'assurance
automobile du Québec,

Jean-P. Vézina

Conseil d'administration

Monsieur Jean-P. Vézina,
président-directeur général
de la Régie de l'assurance automobile
du Québec

Monsieur Jacques Desmeules[1],
vice-président du conseil d'administration,
comptable

Monsieur Pierre Denault,
avocat

Monsieur Jean-Louis Desrosiers,
optométriste

Monsieur Jean-J. Frenette[1],
directeur adjoint à l'accueil au
Service du tourisme et des congrès (CUQ)

Madame Ruth Tannenbaum,
directrice de la Protection de la jeunesse

Monsieur Renaud Lapierre,
ingénieur

Madame Lynne Roiter,
secrétaire du conseil d'administration

Comité de direction

Direction générale
Jean-P. Vézina, *président-directeur général*

Vice-présidence à l'administration et aux finances
Gaétan Losier, *vice-président*

Vice-présidence à la gestion du Code de la sécurité routière
André Fournier, *vice-président*

Vice-présidence aux services aux accidentés
Ronald Clark, *vice-président*

Alain Bélanger,
adjoint exécutif au président-directeur général

Note: Madame Claudine Sotiau a occupé les fonctions de présidente et directrice générale de la Régie de l'assurance automobile du Québec du 5 novembre 1979 au 30 septembre 1983.

1. Membre du comité de vérification.

Table des matières

Message du président 11

Rapport d'activité de la Régie de l'assurance automobile du Québec

La Régie 17

- ***Organigramme*** 18

Le Régime d'assurance automobile 21

- ***Renseignements généraux sur le Régime*** 21
  - Indemnisation des dommages corporels 21
  - Indemnisation des dommages matériels 24
  - Indemnisation complémentaire 24
- ***Les activités*** 24
  - Faits saillants 24
  - Sommaire de la recherche 25
  - Aide aux bénéficiaires 25
  - Résultats d'indemnisation 25
  - Réadaptation 29
  - Révision et appel 29
  - Subrogation 29

La gestion du Code de la sécurité routière 31

- ***Les usagers de la route*** 31
  - Formation des conducteurs 31
  - Évaluation des conducteurs 32
  - Suivi de l'aptitude à conduire 33
- ***Les véhicules routiers*** 34
  - Identification des véhicules et de leurs propriétaires 34
  - Contrôle de l'assurance obligatoire 35
  - Sécurité des véhicules 35
  - Accréditation des garages et des commerces de véhicules 36
  - Permis spéciaux 36

La promotion de la sécurité routière 37

- ***La concertation des intervenants*** 37
- ***La recherche et les statistiques sur la sécurité routière*** 37
- ***Les actions de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière*** 38

Le financement 41

- Sources de financement 41
- Principe de capitalisation intégrale 41
- Principes de tarification 41
- Coût projeté pour 1982-1983 et son financement 41

Les résultats financiers 43

- Commentaires généraux 43
- Revenus 43
- Coûts des indemnités 44
- Placements 46
- Frais d'administration 47

Les états financiers 49

Les services en région 61

Liste des tableaux du rapport d'activité de la Régie de l'assurance automobile du Québec

- Indemnités minimales ou maximales versées aux personnes blessées **22**
- Indemnités minimales ou maximales versées aux survivants de personnes décédées **23**
- Répartition procentuelle des demandes **25**
- Déboursés par catégorie d'indemnités **26**
- Durées d'incapacité des bénéficiaires d'une indemnité de remplacement du revenu **27**
- Moyenne hebdomadaire des rentes payables **28**
- Déboursés en 1983-1984 pour la réadaptation **29**
- Nombre de titulaires par classe de permis **33**
- Transactions d'immatriculation effectuées par la Régie et ses mandataires en 1983 **34**
- Coût projeté lors de la tarification de l'exercice 1983-1984 **42**
- Revenus projetés lors de la tarification de l'exercice 1983-1984 **42**
- Perte d'exploitation **43**
- Evolution des diverses sources de financement **44**
- Comparaison des revenus estimés et des revenus perçus **44**
- Coût des indemnités relatives aux accidents de l'année 1983-1984 **45**
- Coût des indemnités des exercices financiers 1983-1984 et 1982-1983 **45**
- Coût moyen des rentes **46**
- Répartition des placements **46**
- Taux de rendement moyen selon différentes catégories de placements **47**
- Répartition procentuelle des revenus de placement **47**

Message du président

Le bilan de l'année 1983 comporte pour la Régie de l'assurance automobile du Québec et pour l'ensemble de la collectivité québécoise un passif qui ne doit laisser personne indifférent. Après quelques années d'amélioration, la dernière année a été marquée par une détérioration majeure du bilan routier: 16% de plus de blessés graves et 9% de plus de personnes tuées sur les routes du Québec. Durant le bel été de 1983, plus d'un motocycliste par jour a trouvé la mort au Québec, dans un accident routier. Une telle hécatombe ne doit surtout pas être considérée comme une fatalité; au contraire nous devons redoubler d'efforts pour améliorer un si triste bilan.

La sécurité routière est une responsabilité collective qui concerne d'abord les usagers de la route, mais aussi une foule d'intervenants publics et privés. Une action efficace en matière de sécurité routière exige de nombreuses interventions coordonnées et adaptées aux caractéristiques et aux besoins du milieu. Le problème de «l'insécurité» routière à Montréal est différent de celui du Lac-Saint-Jean, de la Beauce ou de la Gaspésie; il présente dans chacune de ces régions certaines caractéristiques particulières, tout en étant aigu partout. La prise de conscience du bilan routier et les actions à entreprendre pour l'améliorer doivent d'abord s'incarner au niveau des collectivités régionales et locales. La Régie entend favoriser une telle approche de décentralisation des initiatives en matière de promotion de la sécurité routière, tout en assumant ses responsabilités au niveau «national».

En ce sens, en décembre 1983, nous recommandions au gouvernement la création de quatre groupes de travail réunissant tous les intervenants, afin de dégager un plan d'action à tous les niveaux et touchant les différents aspects de la sécurité routière. Les membres de ces groupes de travail ont déjà pris des engagements et sont passés à l'action dans leur champ respectif de responsabilités. Ils ont, en outre, recommandé au gouvernement du Québec d'apporter d'importantes modifications au

Code de la sécurité routière. La Régie, pour sa part, a participé activement et continuera de participer et d'animer ces groupes de travail. Grâce à cet apport et à cet éclairage, la Régie a déjà procédé à de nombreuses réformes, notamment dans le domaine du contrôle des aptitudes des nouveaux conducteurs, de la vérification mécanique des véhicules, du guide médical, etc.

Nous estimons à 48 millions de dollars le montant nécessaire pour assumer l'augmentation du nombre et de la gravité des accidents au cours de l'année financière 1983-1984. N'eût été cette situation, les résultats de cet exercice financier se seraient soldés non pas par une perte, mais par un profit d'exploitation. Pour faire face à cette situation, la Régie a recommandé au gouvernement, en décembre 1983, outre des mesures additionnelles en matière de sécurité routière, une hausse des tarifs pour la prochaine année financière. Le premier mars 1984, le coût du permis de conduire a été augmenté de 5 $ annuellement. Également, depuis le premier avril 1984, les contributions d'assurance payables au moment de l'immatriculation ont subi une hausse de 50% et 60% pour les motocyclettes selon la cylindrée et de 10% pour les autres véhicules. Il est à noter que, malgré cette hausse, les contributions d'assurance facturées pour les motocyclettes ne reflètent toujours pas le risque que représentent, en termes de fréquence et de coût moyen, les accidents de motocyclette.

La Régie est tenue par la Loi de respecter le principe de la «capitalisation intégrale» pour chaque exercice financier. En effet, les revenus d'un exercice financier doivent être suffisants pour défrayer entièrement les coûts de toutes les indemnités et de tous les frais, présents et futurs, découlant d'accidents survenus au cours de cet exercice. De plus, la Régie doit fixer les contributions de façon à ce que son actif, déduction faite de ses dettes et de toute réserve de stabilisation qu'elle peut établir, soit suffisant à la fin d'un exercice financier pour couvrir toutes les indemnités présentes et futures découlant d'accidents survenus avant la fin de ce même exercice. Un tel principe, qui est tout à fait logique et indispensable, pose cependant un certain nombre de problèmes prévisionnels.

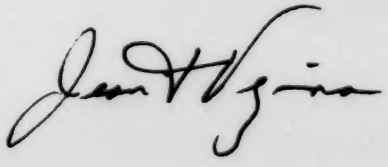
Il est nécessaire en effet d'estimer non seulement la gravité et la durée de l'incapacité des victimes, mais aussi les taux futurs d'inflation, puisque les indemnités et les frais payés par la Régie sont pleinement indexés le premier janvier de chaque année. L'inflation influence également les taux de rendement «nets» (taux de rendement moins inflation) obtenus sur les placements constituant la réserve actuarielle. Un taux de rendement «net» de seulement 1%, en plus ou en moins par rapport au taux projeté, se traduit par des écarts positifs ou négatifs de plusieurs millions de dollars.

L'accroissement des contributions, le premier mars et le premier avril derniers, rapportera, en 1984-1985, une somme additionnelle d'environ 24 millions de dollars. Il est donc prévisible que la Régie aura de nouveau, en 1984-1985, un excédent des dépenses courantes sur les revenus courants. Tout comme c'est le cas pour l'exercice financier qui se termine, le déficit sera absorbé par la réserve de stabilisation. Cette réserve de stabilisation, qu'il ne faut pas confondre avec la réserve actuarielle, a connu, malgré la perte d'exploitation de 1983-1984, une forte hausse à la suite d'une conjoncture économique très favorable pour la Régie. De fait, les actuaires sont d'avis que, compte tenu des changements aux hypothèses économiques, il sera possible de faire face à tous les engagements de la Régie avec moins d'argent. La réserve actuarielle est ainsi réduite de plusieurs millions de dollars, ce qui accroît d'autant la réserve de stabilisation.

En 1983, l'inflation a diminué sensiblement sans pour autant que les taux de rendement sur les placements diminuent dans les mêmes proportions. Les taux de rendement «nets» n'ont jamais été aussi

élevés que durant la dernière année, ce qui a permis de dégager un montant de 65 millions de dollars de la réserve actuarielle. Par ailleurs, la revalorisation au premier janvier 1984 n'a été que de 6,7 % et les salaires ont progressé moins vite au cours des deux dernières années, ce qui a eu pour effet de réduire la réserve actuarielle de 41 millions de dollars. Ces hypothèses favorables permettent d'améliorer brusquement la réserve de stabilisation, quoique ces revenus demeurent quelque peu éphémères, puisqu'une variation défavorable des conditions économiques et en particulier des taux de rendement «nets» entraînerait cette fois une baisse soudaine et importante de la réserve de stabilisation, la Régie devant alors accroître sa réserve actuarielle pour faire face à ses engagements. La réserve de stabilisation existe précisément pour absorber ces contrecoups et corriger les prévisions. Il va de soi que, même si les écarts de prévisions sont maintenus à l'intérieur d'une fourchette très étroite, la réserve de stabilisation se doit de suivre l'augmentation de la réserve actuarielle.

Enfin, grâce en particulier à l'évolution favorable des hypothèses économiques, la situation financière de la Régie est très saine. Cette situation ne pourra cependant être maintenue qu'avec une amélioration sensible du bilan routier. «ENTRE NOUS, LA ROUTE ÇA SE PARTAGE», cela ne devrait pas être seulement un slogan mais devenir une réalité de notre comportement sur la route. Voilà le plus sûr moyen pour tous les automobilistes de maintenir les contributions d'assurance à leur plus bas niveau.



Rapport d'activité 1983-1984 de la Régie de l'assurance automobile du Québec

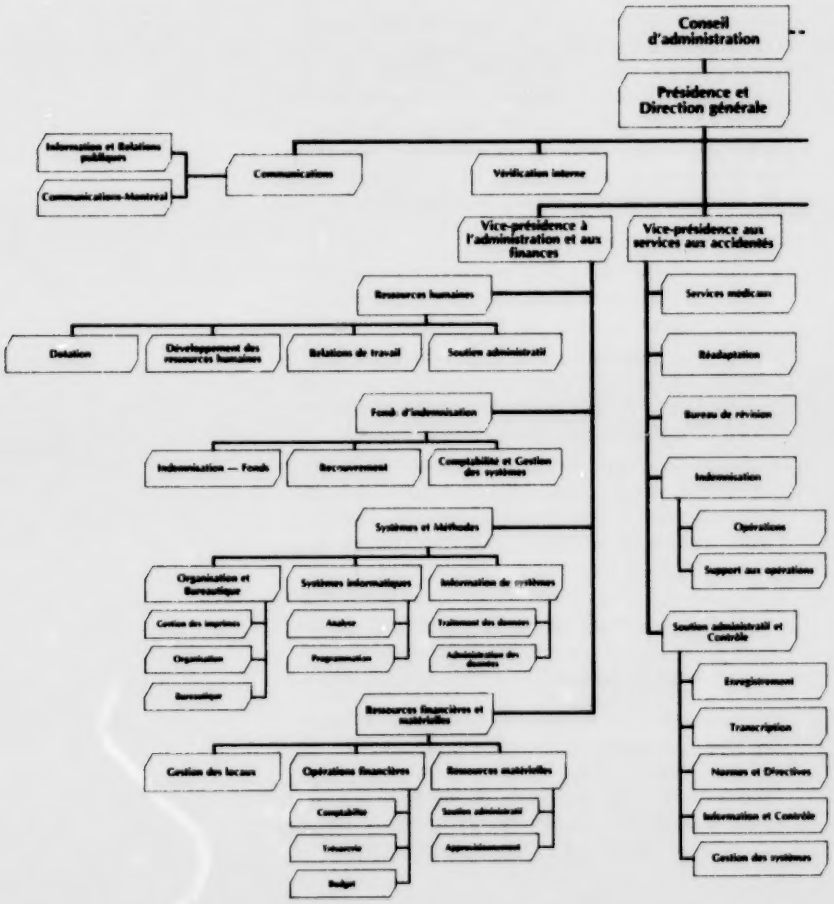
La Régie

Créée en 1977, la Régie de l'assurance automobile du Québec est une corporation au sens du Code civil et jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement. Elle est gérée par un conseil d'administration composé de sept membres, dont un président et un vice-président, tous nommés par le gouvernement. Le président est aussi directeur général de l'organisme. Le ministre des Transports est responsable des activités de la Régie devant l'Assemblée nationale depuis octobre 1980.

La Régie a pour mandat:

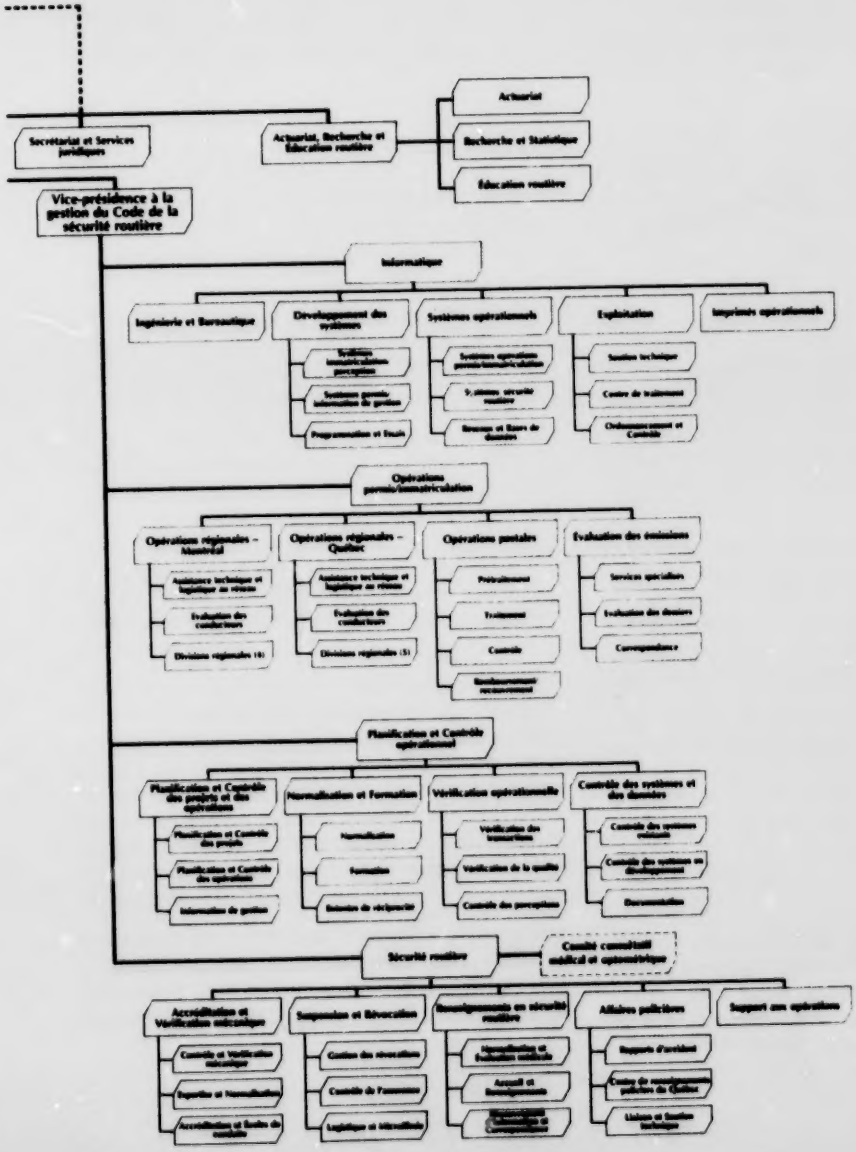
- d'administrer un régime universel d'indemnisation pour les personnes victimes de dommages corporels causés par une automobile;
- de gérer l'indemnisation des victimes d'accidents causés par certains véhicules et qui se produisent hors des chemins publics ou dont les responsables sont inconnus ou insolvables;
- d'assumer toutes les fonctions relatives à l'immatriculation des véhicules automobiles, à la délivrance des permis de conduire et au contrôle de l'assurance obligatoire pour dommages matériels à autrui;
- de promouvoir la sécurité routière en collaboration avec les divers intervenants par l'élaboration de politiques et de programmes visant à améliorer le bilan des accidents routiers au Québec.

Pour desservir ses différentes clientèles, la Régie dispose à travers le Québec de 59 centres de services, dont 49 pour les permis de conduire et l'immatriculation et 10 pour la réadaptation des victimes d'accidents. Au 29 février 1984, la Régie comptait un effectif de 1 760 postes occupés.



Organisation administrative

Régie de l'assurance automobile du Québec


Secrétariat et Services juridiques
Actuariat, Recherche et Éducation routière
Actuariat
Recherche et Statistique
Éducation routière
Vice-présidence à la gestion du Code de la sécurité routière
Informatique
Ingénierie et Bureautique
Développement des systèmes
Systèmes opérationnels
Exploitation
Imprimés opérationnels
Opérations permis/immatriculation
Opérations régionales – Montréal
Opérations régionales – Québec
Opérations postales
Évaluation des émissions
Planification et Contrôle opérationnel
Planification et Contrôle des projets et des opérations
Normalisation et Formation
Vérification opérationnelle
Contrôle des systèmes et des données
Sécurité routière
Comité consultatif médical et optométrique
Accréditation et Vérification mécanique
Suspension et Révocation
Développements en sécurité routière
Affaires publiques
Support aux opérations

Le Régime d'assurance automobile

Renseignements généraux sur le Régime

Indemnisation des dommages corporels

Tous les citoyens du Québec bénéficient de la protection offerte par le Régime, que l'accident ait lieu au Québec ou hors du Québec. Ainsi, tout Québécois est indemnisé sans égard à la faute pour les dommages corporels résultant d'un accident d'automobile, qu'il soit conducteur ou passager d'une automobile, motocycliste, cycliste ou piéton.

Le Régime s'applique également à tout non-résident propriétaire, conducteur ou passager d'une automobile immatriculée au Québec, lorsque l'accident survient au Québec.

Toujours lorsque l'accident survient au Québec, la personne non résidente circulant à pied ou dans un véhicule non immatriculé au Québec est indemnisée par la Régie de l'assurance automobile dans la proportion de sa non-responsabilité, sauf lorsqu'il existe une entente entre la Régie et la juridiction du lieu de résidence de cette personne. L'Ontario, l'Alberta et le Manitoba ont conclu de telles ententes avec la Régie.

Comme premier objectif, ce régime universel vise à compenser, par le biais d'indemnités, la perte économique occasionnée à la suite d'un accident, jusqu'à concurrence des maximums prévus par la Loi sur l'assurance automobile. De plus, pour faciliter la réinsertion socio-professionnelle des accidentés de la route, le Régime prévoit l'utilisation de mesures de soutien appropriées et, si nécessaire, de programmes d'aide financière.

Enfin, pour avoir droit aux indemnités prévues, une victime d'accident d'automobile ou, le cas échéant, ses ayants droit doivent présenter à la Régie une demande d'indemnité.

Indemnités prévues

La Régie verse aux victimes de dommages corporels ou à leur famille, selon le cas, une ou plusieurs des indemnités suivantes:

- indemnité de remplacement du revenu;
- indemnités pour le remboursement des frais raisonnables occasionnés par l'accident relativement au transport, au remplacement de vêtements, aux médicaments ou à tous les autres soins nécessaires aux victimes mais non couverts par des régimes publics;
- indemnité forfaitaire relative aux dommages corporels et aux préjudices esthétiques permanents;
- indemnités reliées aux mesures de réadaptation;
- indemnités de décès versées aux survivants sous forme de rentes ou de montants forfaitaires, selon la situation de la victime au moment du décès. La Régie accorde aussi une indemnité forfaitaire pour les frais funéraires.

Les indemnités de remplacement du revenu et les rentes de décès sont revalorisées annuellement au 1er janvier. La méthode d'indexation est basée sur l'Indice canadien des prix à la consommation (IPC). À cet égard, les rentes ont été haussées de 6,7% depuis le 1er janvier 1984.

De même, le montant du revenu brut maximal admissible est également revalorisé annuellement, en se basant sur l'évolution de la rémunération hebdomadaire moyenne de l'ensemble des travailleurs du Québec. Ainsi, au 1er janvier 1984, le revenu brut maximal servant au calcul de l'indemnité de remplacement du revenu a été haussé à 31 500 $.

Les montants minima des rentes et les montants des différentes indemnités forfaitaires inscrits dans la Loi sont aussi revalorisés annuellement au 1er janvier, toujours selon la méthode d'indexation du Régime des rentes du Québec.

Indemnités minimales ou maximales versées aux personnes blessées
en dollars

	À compter du 1er janvier 1984
Montant maximal du revenu brut annuel admissible aux fins du calcul de l'indemnité de remplacement du revenu	31 500,00 $
Montant hebdomadaire de l'indemnité de remplacement du revenu correspondant au revenu brut maximal (normalisé pour une victime ayant 5 personnes à charge)[1]	413,51 $
Montant minimal hebdomadaire d'une indemnité de remplacement du revenu (sauf dans les cas où d'autres prestations doivent être déduites)	139,19 $ + 17,41 $ par personne à charge jusqu'à concurrence de 243,59 $
Montant maximal hebdomadaire destiné à une personne au foyer qui choisit le remboursement de frais occasionnés par l'accident	260,97 $
Montant maximal de l'indemnité forfaitaire relative aux dommages corporels et au préjudice esthétique permanents	34 796,03 $

1. Ces indemnités varient selon certaines modalités propres au calcul de l'indemnité de remplacement du revenu.

Indemnités minimales ou maximales versées aux survivants de personnes décédées

en dollars

	À compter du 1er janvier 1984
Montant maximal du revenu brut annuel admissible aux fins du calcul de l'indemnité de remplacement du revenu	31 500,00 $
Montant hebdomadaire de l'indemnité de décès correspondant au revenu brut maximal (normalisé pour une victime ayant 5 personnes à charge)[1]	330,81 $
Montant minimal d'une indemnité hebdomadaire de décès (sauf dans les cas où d'autres prestations doivent être déduites)	139,19 $ + 17,40 $ par personne à charge jusqu'à concurrence de 243,59 $
Montant de l'indemnité forfaitaire de décès (personne sans conjoint ni personnes à charge)[2]	7 119,02 $
Montant de l'indemnité forfaitaire pour les frais funéraires[2]	2 373,01 $

1. Ces indemnités varient selon certaines modalités propres au calcul de l'indemnité de décès.
2. Les montants des indemnités forfaitaires sont établis en fonction de la date du décès.

Indemnisation des dommages matériels

Les dispositions de la Loi sur l'assurance automobile obligent tout propriétaire d'automobile circulant au Québec à posséder une police d'assurance de responsabilité d'un montant minimum de 50 000 $.

Cette assurance, qui relève de l'entreprise privée, protégera le propriétaire d'une automobile advenant qu'il soit responsable de dommages matériels causés à autrui par son véhicule.

La victime de dommages matériels causés par une automobile est indemnisée, suivant les règles du droit commun, dans la mesure de sa non-responsabilité. Lorsque la convention d'indemnisation directe s'applique, la victime doit cependant adresser sa demande à son propre assureur qui l'indemnise en fonction des barèmes établis dans la convention.

Indemnisation complémentaire

Malgré l'existence du régime universel d'indemnisation des dommages corporels et l'obligation pour tout propriétaire d'une automobile d'avoir une police d'assurance de responsabilité pour les dommages matériels, certaines victimes d'accident d'automobile peuvent, dans des circonstances particulières, se trouver sans protection.

C'est le cas des victimes de dommages matériels ainsi que des victimes de dommages corporels non admissibles au régime universel qui ont obtenu, au Québec, un jugement en leur faveur, et que ce jugement n'a pas été satisfait parce que le responsable de l'accident est inconnu, insolvable ou insuffisamment protégé par une police d'assurance de responsabilité.

À la demande de ces victimes et à certaines conditions, la Régie, afin de satisfaire les jugements rendus, versera des indemnités d'un maximum de 50 000 $.

Les activités

Faits saillants

Face à la complexité et à la multiplicité des communications entre la Régie et la clientèle, un ensemble de mesures à court terme ont été mises de l'avant au cours de l'exercice 1983-1984 afin d'améliorer les contacts avec la clientèle et, dans toute la mesure du possible, de prévenir les insatisfactions et les erreurs de traitement des dossiers des accidentés de la route.

Les principales mesures mises en place sont les suivantes:

- réduction du nombre d'interlocuteurs auprès de la victime;
- modification de l'assignation des dossiers d'une base aléatoire à une base régionale;
- réduction des contraintes administratives imposées aux agents d'indemnisation et développement d'outils de formation;
- formalisation d'une politique générale de gestion de l'incapacité dans le but de circonscrire les orientations et les démarches nécessaires à la prise de décisions touchant la période d'incapacité des victimes;
- réorganisation du processus de convocation des victimes devant se présenter à une évaluation médicale.

Les travaux reliés au projet de refonte des systèmes informatiques et administratifs entrepris au cours de l'exercice précédent se sont poursuivis tout au long de l'année; les deux premières phases du projet, soit celle portant sur l'initiation et celle sur les études préliminaires qui permettent d'établir la description fonctionnelle et opérationnelle préliminaire des nouveaux systèmes, étaient réalisées à la fin de l'exercice 1983-1984.

Par ailleurs, la Régie a entrepris en 1983-1984 la refonte de la Loi sur l'assurance automobile, afin de mieux répondre aux objectifs d'harmonisation entre les différents régimes québécois, notamment en matière d'indemnisation.

Il est à noter en terminant que le 1er mars 1983, en conformité avec la Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives, la Régie de l'assurance automobile s'est subs-

tituée au Fonds d'indemnisation et en a acquis les droits et obligations.

Sommaire de la recherche

La Régie a réalisé une enquête sur la connaissance du Régime public d'assurance automobile auprès de la population québécoise âgée de plus de 18 ans. Cette enquête a révélé que 62 % de la population sait que le Régime couvre les dommages corporels seulement, alors que 31 % croit que le Régime couvre les dommages corporels et matériels. Le caractère universel du Régime est connu par 55 % des Québécois et 65 % de la population croit qu'il est encore possible d'intenter des poursuites contre la personne responsable de l'accident dans lequel sont impliquées des victimes. Les résultats de l'enquête ont été utilisés lors d'une campagne d'information visant à rappeler aux citoyens leur droit à une indemnisation juste et équitable ainsi que les conditions d'exercice de ce droit.

Les recherches effectuées par la Régie dans le domaine de l'évaluation du Régime public d'assurance automobile ont donné lieu à trois rapports qui analysent la situation économique et financière des ménages dans lesquels une victime a été indemnisée. Les catégories de victimes considérées dans ces rapports sont principalement les travailleurs à temps plein, les travailleurs à temps partiel et les travailleurs autonomes.

Aide aux bénéficiaires

Une victime ayant subi des dommages corporels dans un accident d'automobile, ou son réclamant, doit faire parvenir à la Régie une demande d'indemnité dans un délai maximal de trois ans après le fait accidentel, la manifestation du dommage ou le décès.

La Régie fournit aux accidentés des services de renseignements et d'aide technique pour la préparation de leur demande d'indemnité. Dans certains cas, ceux-ci reçoivent à domicile ou dans un centre hospitalier la visite d'un agent de la Régie ou d'un expert en sinistres pour les aider à présenter leur demande. En 1983-1984, quelque 4 300 personnes ont demandé et obtenu cette aide technique.

Résultats d'indemnisation

Au cours de l'exercice financier 1983-1984, la Régie a reçu 32 817 demandes d'indemnité, dont 29 820 pour des accidents survenus au cours de cet exercice et 2 997 pour des accidents survenus durant les exercices précédents.[1] Ces dernières années portent donc à 185 491 le nombre de demandes reçues après six années complètes d'activités. Par ailleurs, la Régie s'attend à recevoir encore près de 4 520 demandes d'indemnité pour des accidents survenus avant le 29 février 1984, ce qui établirait à environ 190 000 le nombre total de demandes pour les accidents survenus au cours des six premiers exercices. La répartition procentuelle des demandes pour lesquelles une décision a été rendue, selon les principales catégories d'indemnités, est la suivante:

Répartition procentuelle des demandes

	%
Indemnités de remplacement du revenu	67,2
Indemnités de décès versées sous forme:	
de rente	1,6
de montant forfaitaire	3,2
Autres indemnités seulement	18,3
Aucune indemnité	9,7

1. Inclut les préinscriptions par téléphone; exclut les demandes au Fonds d'indemnisation.

La Régie a déboursé, en 1983-1984, 167,1 millions de dollars aux victimes d'accidents survenus depuis l'entrée en vigueur du Régime, le 1er mars 1978. Ceci porte à 647,4 millions de dollars le montant des indemnités versées à ce jour par la Régie.[1]

Le tableau suivant montre, selon les principales catégories d'indemnités, l'évolution des déboursés effectués par la Régie pour les accidents survenus depuis sa création.

Déboursés par catégorie d'indemnités
en milliers de dollars

	Déboursés en 1983-1984	Déboursés en 1982-1983	Déboursés totaux depuis 1978
Indemnités de remplacement du revenu	92 622 $	80 059 $	361 344 $
Indemnités de décès versées sous forme:			
de rente	18 250	15 440	55 975
de montant forfaitaire	4 847	2 741	19 205
Autres indemnités:			
préjudices esthétiques, mutilation, douleurs, etc.	27 859	26 800	89 197
remboursement des frais médicaux, paramédicaux, etc.	13 160	9 311	47 491
paiement des frais d'examens médicaux	1 974	1 541	7 280
remboursement des frais funéraires	2 814	1 717	10 882
paiement des frais de réadaptation	3 370	2 165	7 628
Fonds d'indemnisation	2 217	4 722	48 359
TOTAL	**167 113 $**	**144 498 $**	**647 361 $**

1. Inclut les déboursés pour le Fonds d'indemnisation depuis le 1er mars 1978.

En ce qui a trait aux déboursés de l'ordre de 167,1 millions de dollars en 1983-1984, 122,7 millions de dollars sont attribuables aux accidents survenus au cours des exercices antérieurs.

Quant à la durée d'incapacité, on observe que 9% des bénéficiaires d'indemnité de remplacement du revenu sont encore indemnisés un an après leur accident et que 4% le sont encore après trois ans.

Durées d'incapacité des bénéficiaires d'une indemnité de remplacement du revenu

Durée écoulée depuis l'accident	Proportion des bénéficiaires
	%
1 mois	73
3 mois	35
6 mois	19
12 mois	9
18 mois	6
24 mois	5
30 mois	4
36 mois	4

Par ailleurs, le tableau suivant indique la moyenne hebdomadaire des rentes payables par la Régie en 1984, en les comparant à celles payables en 1983, selon les catégories de victimes.

Moyenne hebdomadaire des rentes payables
en dollars

Catégorie d'indemnité	Article de la Loi	Moyenne hebdomadaire des rentes payables au: 29 février 1984	28 février 1983
Rente de remplacement du revenu			
Les victimes, lors de l'accident			
• exerçaient un emploi à temps plein	19	266 $	262 $
• étaient sans emploi, occupaient un emploi occasionnel ou à temps partiel, étaient des personnes au foyer ou travaillaient sans rémunération dans une entreprise familiale	20	183	177
• étaient des étudiants (16 ans et plus)	21	227*	249
• étaient âgées de moins de 16 ans	22	154	144
• étaient incapables de travailler	24	149	143
Rente de décès	37	189 $	178 $

* Concernant l'article 21, le projet de loi 104 est venu modifier le niveau des rentes à compter du 1er juillet 1983.

La hausse moyenne des rentes payables au 29 février 1984 comparativement à celles payables au 28 février 1983 s'explique principalement par l'augmentation du revenu brut maximal servant au calcul des rentes et par la majoration de 6,7% au 1er janvier 1984 des rentes actives.

Par ailleurs, il en coûte en moyenne à la Régie 3 400 $ pour compenser les séquelles permanentes des victimes d'accidents survenus au cours de l'exercice 1983-1984.

Pour le même exercice financier, le coût moyen des rentes de décès se situe à environ 119 000 $ par dossier tandis que celui des rentes de remplacement du revenu est de près de 12 000 $.

Réadaptation

L'article 46 de la Loi sur l'assurance automobile du Québec stipule que la Régie peut prendre les mesures nécessaires et faire les dépenses qu'elle croit opportunes ou convenables pour contribuer à la réadaptation des accidentés de la route, pour atténuer ou faire disparaître toute incapacité résultant d'un dommage corporel et pour faciliter leur retour à la vie normale et leur réinsertion dans la société.

En 1983-1984, la Régie a déboursé 3,4 millions de dollars au chapitre des divers programmes de réadaptation. En outre, 800 nouveaux dossiers ont été pris en charge par la Direction de la réadaptation au cours de l'année et le total de dossiers actifs s'élevait à 2 338 à la fin de l'exercice.

Déboursés en 1983-1984 pour la réadaptation
en milliers de dollars

Maintien à domicile (aide personnelle)	1 501 $
Assistance à la réinsertion sociale	1 183
Assistance à la réinsertion professionnelle	686
TOTAL	**3 370 $**

Révision et appel

Tout réclamant qui se croit lésé dans ses droits par une décision de la Régie peut en demander la révision en écrivant à la Régie dans les 60 jours après réception de la décision.

Sa demande est alors examinée par le Bureau de révision qui peut confirmer, infirmer ou modifier la décision rendue en première instance, ou rendre toute décision qui aurait dû être rendue.

En 1983-1984, le Bureau de révision a reçu 3 416 demandes de révision comparativement à 2 956 l'année précédente.

Un total de 2 319 décisions en révision ont été rendues pendant l'exercice 1983-1984, dont 1 466 confirmaient la décision de première instance, 738 l'infirmaient et 115 portaient sur l'extension du délai de 60 jours. De plus, 268 réclamants se sont désistés avant qu'une décision ne soit rendue.

Les bénéficiaires insatisfaits de la décision du Bureau de révision ont droit de faire appel auprès de la Commission des affaires sociales. Un total de 286 jugements ont été rendus par la Commission au cours de l'exercice 1983-1984, dont 180 confirmaient en entier la décision de la Régie et 106 la maintenaient en partie ou l'infirmaient.

Subrogation

Un Québécois victime d'un accident d'automobile survenu à l'extérieur du Québec a droit à l'indemnisation prévue par la Loi, tout en conservant le droit de recours que lui accorde la loi du lieu de l'accident pour l'excédent de ce qu'il reçoit de la Régie. Au cours de l'exercice 1983-1984, 627 Québécois ont fait une demande de cette nature à la Régie.

Par ailleurs, la Régie a reçu 150 demandes de Québécois pour des accidents survenus au Québec impliquant des non-résidents. La Loi permet à la Régie de recouvrer auprès des non-résidents responsables des accidents les montants versés à titre d'indemnités aux autres victimes. En vertu de ce droit de subrogation, la Régie a ainsi recouvré 768 972 $ au cours de l'exercice.

La gestion du Code de la sécurité routière

La Régie est responsable de la mise en oeuvre de programmes de sécurité routière qui consistent en l'application de règles de normalisation et d'accréditation découlant du Code de la sécurité routière et en des actions de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière. Ces actions visent à favoriser l'évolution des attitudes des conducteurs de façon à contribuer au mieux-être des usagers de la route et à réduire les risques d'accidents.

En matière d'éducation et de qualification, la Régie doit s'assurer que les conducteurs circulant sur les routes du Québec possèdent la compétence requise pour ne pas mettre en danger la sécurité des usagers de la route. Elle doit donc voir à la formation, à l'évaluation des qualifications et au suivi de l'aptitude physique et du comportement des conducteurs. La Régie est aussi responsable du contrôle du parc des véhicules routiers et de leur immatriculation. De plus, elle doit procéder à la vérification mécanique de certains véhicules afin de prévenir que leur mauvais état ne soit la cause d'accidents de la route.

De la même façon qu'en 1982-1983, la Régie a poursuivi en 1983-1984 la réforme de ses systèmes administratifs, dans le but d'offrir au public une qualité de service auquel il a droit. C'est ainsi que l'étalement du renouvellement de l'immatriculation sur toute l'année est devenu pleinement opérationnel. Également, par des réaménagements et des déménagements parmi ses propres points de service, ainsi que par la réduction de leur nombre, la Régie a réalisé une autre étape vers l'informatisation complète de son réseau de centres de services visant à exécuter tous les contrôles prescrits par le Code de la sécurité routière.

En cours d'exercice, plusieurs études ont été effectuées en vue d'améliorer la sécurité routière et les processus administratifs correspondants. Ces études, qui se concrétiseront dans le projet de modification du Code de la sécurité routière, portaient entre autres sur les motocyclettes, les écoles de conduite, la vérification mécanique, le contrôle du parc automobile, le service aux entreprises, la suspension et la révocation du permis de conduire et le guide médical.

En ce qui concerne le service à la clientèle, des améliorations sensibles ont été apportées au temps d'attente, à l'aménagement fonctionnel des centres de services, aux heures d'ouverture afin de les rendre plus uniformes d'un centre à l'autre et aux délais de réponse à la correspondance.

Les usagers de la route

Formation des conducteurs

La Régie dispose de programmes de formation à la conduite des véhicules pour diverses clientèles. Ces programmes sont dispensés par les écoles de conduite, les commissions scolaires ou d'autres organismes accrédités.

Formation générale

En vertu de la réglementation sur les écoles de conduite, la Régie doit voir au contenu des cours donnés par celles-ci. De plus, elle est responsable de la délivrance du permis autorisant l'exploitation des écoles de conduite, de même que de l'accréditation des moniteurs et des instructeurs en conduite automobile.

En 1983-1984, plus de 123 500 apprentis conducteurs ont suivi le cours pour l'apprentissage de la conduite d'un véhicule de promenade. La Régie a autorisé 255 écoles de conduite à donner cette formation. Au total, 1 530 moniteurs et instructeurs sont autorisés à enseigner dans ces écoles. Les écoles de conduite ont obtenu de la Régie 1 040 extensions de territoire leur permettant de dispenser la formation en conduite automobile dans un endroit autre que leur lieu d'affaires pour ainsi couvrir l'ensemble du territoire québécois.

Un réseau de 126 écoles de conduite possèdent un permis particulier pour la formation à la conduite d'une motocyclette et 254 moniteurs ont été habilités par la Régie à dispenser ce type de formation.

De plus, en tant que mandataire au Québec pour la diffusion du cours de conduite préventive du Conseil canadien de la sécurité, la Régie a formé, au cours de trois sessions, 24 moniteurs en conduite préventive. Également, quatre sessions de formation en conduite de motocyclette ont permis la formation de 60 moniteurs dans cette discipline.

D'autre part, une révision complète de la réglementation concernant les écoles de conduite est en cours. Cette révision s'impose compte tenu que la réglementation n'a pas été modifiée depuis sa mise en vigueur en 1971, et que le cours de conduite est maintenant obligatoire pour l'obtention d'un premier permis. Cette réforme vise l'amélioration de la qualité de l'enseignement de la conduite automobile.

Évaluation des conducteurs

L'évaluation de la capacité de conduire un véhicule routier se fait à partir d'examens théoriques et pratiques. Elle comprend également un contrôle de l'aptitude physique à conduire.

Les principales réalisations à ce chapitre au cours de l'année 1983-1984 ont consisté en la révision et la confection d'examens permettant de procéder à l'évaluation plus poussée des connaissances théoriques des candidats à l'obtention d'un permis de conduire, de même qu'en l'introduction, par le biais de la délivrance du certificat de compétence, d'un système d'accréditation des cyclomotoristes de 14 ans et plus qui ne sont pas titulaires d'un permis de conduire.

L'accréditation des cyclomotoristes repose sur la réalisation d'une activité d'auto-apprentissage et sur la réussite d'un examen théorique touchant la signalisation, les prescriptions du Code de la sécurité routière et les techniques de conduite; à cet égard, cinq formes d'examens théoriques ont été préparées par la Régie.

La Régie dispose aussi de nouveaux questionnaires d'examen pour la délivrance du permis de conduire un véhicule de promenade. Une étude statistique a été effectuée afin d'assurer un degré de difficulté comparable des diverses versions de ces questionnaires.

Enfin, pour l'évaluation des motocyclistes, 10 formes d'examens théoriques ont été développées au cours de la dernière année.

La capacité de conduire est reconnue par la délivrance d'un permis autorisant la conduite de véhicules routiers appartenant à une classe donnée. Il est également nécessaire, pour être admissible à certaines classes, telles celles autorisant la conduite d'un véhicule de taxi ou d'un véhicule lourd, de posséder une expérience de la conduite d'un véhicule de promenade.

La Régie possède, à l'extérieur des villes de Québec et de Montréal, un réseau de 41 centres de services pour la délivrance des permis de conduire, et offre un service d'unités mobiles pour les résidents des régions où elle n'a pas de bureaux en permanence. À Québec et à Montréal, un centre d'évaluation des conducteurs regroupe l'ensemble des opérations. Cette concentration de l'expertise en matière de permis de conduire favorise un meilleur contrôle, une plus grande uniformité et une plus grande qualité des examens. Le volume élevé d'examens permet à la Régie d'investir dans une infrastructure permanente visant l'amélioration des outils de travail et du service à la clientèle. En 1983-1984, 182 875 candidats se sont présentés aux examens de la Régie pour l'obtention d'un permis de conduire ou pour un changement de classe des permis qu'ils possédaient; 143 646 nouveaux permis ont été délivrés. Les permis de conduire sont renouvelables tous les deux ans. Le tableau qui suit présente le nombre de titulaires par type de véhicule automobile.

Nombre de titulaires par classe de permis

Classe de véhicules autorisés	Nombre de titulaires*
Autobus et minibus	50 097
Véhicules routiers de 11 000 kg et plus	721 272
Véhicules de taxi	6 610
Véhicules routiers de moins de 11 000 kg	2 770 033
Motocyclistes et vélomoteurs	4 668
Tracteurs de ferme	286
TOTAL	3 552 986

* Lorsque le permis de conduire d'un titulaire comporte plus d'une classe autorisée, celui-ci est considéré comme titulaire de la classe accordant le plus de privilèges.

Suivi de l'aptitude à conduire

La Régie doit révoquer le permis de conduire ou suspendre le droit d'en obtenir un au conducteur qui accumule plus de 12 points d'inaptitude dans une période de deux ans, ou commet des infractions majeures au volant de son véhicule. De plus, elle a le pouvoir de suspendre ou de restreindre les effets d'un permis pour raisons de santé ou pour refus de se conformer aux examens prescrits.

La Régie administre le système de points d'inaptitude relatif aux infractions, tel qu'il est prescrit par règlement du gouvernement. Le conducteur qui accumule 12 points d'inaptitude ou plus se voit révoquer son permis de conduire pour une période de trois mois. Advenant une deuxième révocation à l'intérieur d'un délai de deux ans, le conducteur est privé de son permis pour une période de six mois, et pour une période de 12 mois dans le cas d'une troisième révocation au cours du même délai. Dans les deux dernières situations, le conducteur est privé du privilège d'obtenir un permis restreint.

Le permis restreint est délivré sur ordonnance d'un juge de la Cour provinciale, lorsqu'il est possible de démontrer la nécessité de conduire un véhicule routier pour l'exécution du principal travail.

En 1983-1984, 754 006 infractions au Code de la sécurité routière visées par le règlement sur les points d'inaptitude ont été signalées à la Régie. Celle-ci a avisé 190 158 conducteurs ayant accumulé six points ou plus de l'état de leur dossier, et les a invités à modifier leurs habitudes de conduite. Les avis d'infraction ont provoqué 16 840 suspensions ou révocations du permis de conduire, dont 1 440 d'une durée de six mois et 98 d'une durée de 12 mois.

D'autre part, lorsqu'une personne est trouvée coupable d'infractions majeures, tels la conduite en état d'ébriété ou le délit de fuite, la Régie révoque immédiatement le permis de conduire pour une période minimale de trois mois. Ainsi, 30 880 suspensions ou révocations pour infractions majeures ont été imposées par la Régie, dont 3 046 d'une durée de six mois et 844 d'une durée de 12 mois.

Un groupe de 3 271 conducteurs ont vu leur permis de conduire ou le droit d'en obtenir un suspendu pour une période additionnelle en raison de conduite durant suspension ou révocation.

En ce qui a trait à l'état de santé des conducteurs, la Régie a procédé à l'étude de 210 661 dossiers pour vérifier l'aptitude à conduire et, de ce nombre, 3 567 ont été soumis au Comité médical consultatif formé pour donner avis à la Régie. Finalement, 7 292 personnes ont eu une suspension de classe de permis, tandis que 3 699 autres personnes se sont vu suspendre leur privilège de conduire.

Une révision du guide médical est actuellement en cours, afin de permettre plus de souplesse dans son application tout en maintenant les normes de sécurité routière dans la conduite des véhicules automobiles.

Les véhicules routiers

Identification des véhicules et de leurs propriétaires

Règle générale, tout véhicule routier possédé ou utilisé au Québec doit être immatriculé pour certifier sa propriété au sens du Code, et attester que les droits prescrits ont été acquittés. En plus de la contribution au Régime d'assurance automobile, la Régie perçoit, au nom du gouvernement, les droits relatifs à l'immatriculation et au permis d'exploitation de la Commission des transports du Québec. La Régie recueille aussi la taxe de vente lors de l'acquisition ou du transfert des véhicules.

Pour l'immatriculation des véhicules routiers, la Régie offre au public un réseau comprenant 47 centres de services, 202 caisses populaires et d'économie Desjardins et quelques mandataires privés. Pour le renouvellement, un service postal est aussi mis à la disposition des propriétaires de véhicules.

Les transactions effectuées par la Régie et ses mandataires pour l'immatriculation 1983 se détaillent ainsi:

Transactions d'immatriculation effectuées par la Régie et ses mandataires en 1983

	Poste	Centres de services	Caisses populaires et d'économie Desjardins	Mandataires privés	Total
Renouvellements	801 201	827 310	1 787 847	167 719	3 584 077
Acquisitions et transferts de véhicules	—	491 886	702 694	83 637	1 278 217
Autres (ex.: duplicata, immatriculation temporaire, etc.)	—	296 233	221 538	40 383	558 154
TOTAL	801 201	1 615 429	2 712 079	291 739	5 420 448

L'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules, en vigueur depuis 1982, vise à réduire le fardeau financier que représente l'immatriculation des véhicules de transporteurs qui circulent sur les territoires de deux provinces ou plus. Les droits d'immatriculation sont établis en fonction du kilométrage parcouru dans chacune des juridictions. La Régie a immatriculé un total de 19 313 véhicules selon cette entente, dont 7 591 avec la plaque du Québec.

L'étalement du renouvellement de l'immatriculation, qui avait pour but de simplifier et d'améliorer l'efficacité du système d'immatriculation, est devenu pleinement opérationnel en 1983-1984. Le fait que le renouvellement de l'immatriculation se répartit également tout au long de l'année évite l'encombrement des centres de services au mois de mars de chaque année, et permet une meilleure utilisation des ressources. De plus, la rationalisation de la localisation des centres de services permettra, à des coûts raisonnables, d'informatiser entièrement le réseau émetteur dans les deux prochaines années. Cette informatisation est nécessaire en vue de mettre en place tous les contrôles que prévoit le Code de la sécurité routière. Actuellement, 47 centres de services de la Régie sont informatisés.

À la suite d'une consultation de tous les intervenants, la Régie a déterminé les modalités de contrôle du parc automobile. Ce contrôle vise à refréner les vols de véhicules qui représentent un coût social élevé, à vérifier l'aspect sécuritaire des véhicules immatriculés et à assurer la perception efficace des droits et de la taxe de vente. De plus, à cause du nombre élevé de transactions d'immatriculation qu'effectuent annuellement beaucoup d'entreprises, des services mieux adaptés leur seront offerts. Ces mesures sont prévues dans le projet de modifications du Code de la sécurité routière.

Contrôle de l'assurance obligatoire

Le propriétaire de tout véhicule automobile circulant au Québec doit posséder, suivant la Loi sur l'assurance automobile, une police d'assurance de responsabilité garantissant l'indemnisation des dommages matériels causés par son véhicule.

Au cours de 1983-1984, la Régie a effectué un contrôle de l'assurance auprès de 14 293 propriétaires d'automobile et a entamé 233 poursuites judiciaires pour utilisation d'un véhicule non assuré.

Par ailleurs, des accidents survenus avec un véhicule non assuré impliquant des dommages de plus de 250 $ ont entraîné, en 1983-1984, 5 932 suspensions du permis de conduire et de l'immatriculation.

Sécurité des véhicules

La Régie a effectué en 1983-1984 la vérification mécanique de 10 231 autobus et véhicules d'écoliers du Québec, dont 848 ont dû être remisés. En 1983, la Régie a examiné plus de 8 100 véhicules de taxi, comparativement à 1 449 durant l'année précédente. Quant aux véhicules d'écoles de conduite, 957 ont été vérifiés, leur bon état mécanique étant un préalable pour l'obtention du permis d'exploitation.

Chaque année, la Régie reçoit quelque 1 000 demandes de vérification de véhicules modifiés, de construction artisanale ou mis au rancart. Si le véhicule constitue un danger, la Régie peut retirer ou refuser l'immatriculation.

La Régie dispose de deux centres permanents de vérification mécanique, un à Québec et l'autre à Montréal. Les régions du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie, du Saguenay — Lac-Saint-Jean, de l'Abitibi-Témiscamingue et des Cantons-de-l'Est sont desservies par des inspecteurs affectés dans ces régions. Quant aux autres régions, elles sont desservies par des équipes itinérantes.

Toujours en 1983, une campagne d'inspection des véhicules de promenade a été menée en collaboration avec la Sûreté du Québec et les corps policiers municipaux. Au total, 6 758 véhicules ont été vérifiés, et seulement 160 ont été trouvés en bon état mécanique; 3 471 véhicules ont dû être remisés.

La Régie a aussi la responsabilité de s'assurer que les modifications apportées à des véhicules ou l'installation de nouveaux dispositifs répondent sur la plan sécuritaire aux exigences des réglementations fédérale et provinciale en vigueur. En 1983-1984, la Régie a procédé à une évaluation de la sécurité d'utilisation du gaz naturel comme carburant pour certains véhicules. Cette étude conclut à la sécurité de ce carburant.

De façon à mieux contrôler l'état mécanique des véhicules qui présentent un plus haut risque et à assurer la conformité des véhicules du Québec qui ont à circuler dans les autres provinces et états exigeant une vérification mécanique périodique, la Régie s'apprête à améliorer son programme et à accroître les types de services disponibles en véri-

fication mécanique des véhicules commerciaux. Des modifications au Code de la sécurité routière, incluses au projet de révision, sont requises pour permettre ces améliorations.

Accréditation des garages et des commerces de véhicules

Toutes les personnes qui possèdent un garage doivent avoir obtenu de la Régie un permis prévu à cette fin, et fournir une attestation d'assurance de responsabilité. Cette assurance doit couvrir, de la manière prévue par la Loi sur l'assurance automobile du Québec, la responsabilité découlant de leur fait personnel ainsi que des dommages matériels causés par les automobiles qui leur sont confiées. La Régie est aussi responsable de la délivrance et du renouvellement des permis pour le commerce de véhicules.

En 1983-1984, la Régie a délivré ou renouvelé 7 043 permis de garage et 2 849 permis de commerce de véhicules.

Permis spéciaux

La Régie a la responsabilité de délivrer les permis spéciaux de circulation pour les véhicules dont le poids et la dimension excèdent les normes en vigueur. La délivrance se fait en collaboration avec le ministère des Transports et a comme objectif d'assurer la sécurité routière et d'éviter la détérioration du réseau routier. Au cours de l'année, 16 249 permis ont été délivrés. Sur les 49 centres de services de la Régie, 26 sont habilités à effectuer ce type de transaction.

La circulation des trains routiers sur une base expérimentale s'est poursuivie en 1983-1984. Un train routier est constitué d'un tracteur et de deux remorques de 14 mètres ou de trois remorques de 8,5 mètres. La longueur totale de l'ensemble a donc plus de 30 mètres. Durant la période où ils peuvent circuler, soit d'avril à décembre, 87 permis spéciaux de trois mois ont été délivrés. À cause du succès de cet essai et des effets économiques importants pour les transporteurs, cette expérience va se poursuivre en 1984.

La promotion de la sécurité routière

En matière de sécurité routière, les lois administrées par la Régie de l'assurance automobile lui confèrent des pouvoirs d'action de nature normative et administrative, auxquels s'ajoute le mandat d'en assurer la promotion.

Ainsi, en vertu de ce mandat, la Régie assume un rôle de leadership auprès des différents intervenants et des usagers de la voie publique. Pour exercer ce rôle de leadership, trois moyens sont mis en oeuvre:

- la concertation des intervenants;
- la recherche et les statistiques sur la sécurité routière;
- les actions de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière.

La concertation des intervenants

Conformément à l'orientation que s'est donnée la Régie d'exercer son rôle de leadership suivant une approche de concertation avec les différents partenaires concernés par la sécurité routière, quatre groupes de travail ou comités ont été mis sur pied au sein du Conseil interministériel de la sécurité routière:

- le groupe de travail sur les deux et trois roues;
- le groupe de travail sur l'éducation, la sensibilisation et l'implication de la population en sécurité routière;
- le groupe de travail sur l'aménagement physique du réseau routier et de son environnement;
- le groupe de travail sur la gestion du système des contrevenants.

Ces comités ont été formés par décret le 30 novembre 1983. La Régie s'est vu confier par le gouvernement la présidence des deux premiers groupes de travail et le rôle de secrétariat de l'ensemble de ces groupes. Les troisième et quatrième comités sont respectivement présidés par le ministère des Transports et le ministère de la Justice.

Tous les groupes de travail réunissent des représentants de différents ministères, corps policiers, municipalités, associations et organismes représentatifs de la population et des milieux d'affaires concernés par la sécurité routière.

Depuis leur formation, les comités ont tenu plusieurs réunions au cours desquelles ont été déterminés des plans de travail et des stratégies d'action qui témoignent d'un intérêt et d'un engagement soutenus de tous les intervenants pour l'amélioration du bilan routier au Québec.

Particulièrement en ce qui concerne le groupe de travail sur les deux et trois roues, l'urgence de remédier à l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des motocyclistes a amené les intervenants à tenir plusieurs séances intensives de travail pour établir un plan d'intervention à court terme. En mars 1984, le groupe de travail était déjà en mesure de formuler au Conseil interministériel de la sécurité routière des propositions concrètes pour améliorer la sécurité des motocyclistes.

La recherche et les statistiques sur la sécurité routière

Pour assumer efficacement le mandat de promotion de la sécurité routière au Québec que lui a confié le gouvernement, la Régie doit approfondir ses connaissances du phénomène des accidents routiers et du comportement des usagers de la route afin d'optimiser ses interventions.

Les recherches effectuées par la Régie ont donné lieu à la diffusion en 1983-1984 des résultats de deux sondages, un sur les attitudes des usagers de la route face aux dispositifs de retenue dans les véhicules de promenade et l'autre sur l'évaluation du port de la ceinture de sécurité. De plus, sept rapports de recherche ont été publiés concernant la connaissance du phénomène des accidents routiers: **Les accidents à un seul véhicule, Dossier sur les piétons, Quand les accidents routiers surviennent-ils?, Les accidents reliés au transport scolaire, Les familles où au moins deux membres sont décédés au cours d'un même accident, Base documentaire sur la**

ceinture de sécurité et **La durée d'incapacité parmi les victimes d'accidents de la route.**

Des recherches dont les résultats seront publiés incessamment ont aussi été entreprises concernant la motocyclette, les personnes âgées, la bicyclette, les véhicules commerciaux, les manoeuvres des conducteurs québécois et le contenu des rapports de coroners relativement à la conduite en état d'ébriété. Enfin, une étude de faisabilité est en voie de réalisation afin d'évaluer le kilométrage parcouru annuellement par les conducteurs québécois.

Chaque année, la Régie publie un rapport statistique qui présente les caractéristiques et l'évolution des accidents, des victimes, des demandes d'indemnité qui résultent des accidents, du parc automobile, des titulaires de permis de conduire et de leurs dossiers d'infractions. Un rapport distinct a été produit concernant la répartition régionale du parc automobile et des titulaires de permis de conduire et deux rapports paraîtront sous peu au sujet de l'évolution du parc automobile et des caractéristiques des titulaires de permis de conduire depuis 1970 au Québec.

En plus de mener ses propres recherches, la Régie offre un programme de subvention pour les chercheurs désireux de contribuer au développement de la sécurité routière. L'année 1983-1984 marque le début du programme triennal d'Action concertée sur la sécurité routière mené conjointement avec le Fonds F.C.A.C. Dans le cadre de ce programme, 28 demandes de subventions ont été présentées. De ce nombre, cinq ont fait l'objet d'une recommandation positive de la part du comité d'appréciation. La Régie a consacré 236 070 $ à la recherche en sécurité routière dans le cadre de l'Action concertée et pour financer la suite des projets de recherche acceptés dans le cadre du programme de subvention existant avant le programme d'Action concertée.

S'appuyant sur le Livre blanc d'une politique québécoise de la recherche scientifique, la Régie publie le bulletin Repère qui rend compte des résultats des recherches en sécurité routière effectuées à la Régie, ainsi que par des chercheurs indépendants subventionnés par celle-ci. Ce bulletin est publié à intervalles irréguliers suivant la parution des rapports de recherche. Un premier numéro est paru en janvier 1984 et le second est prévu pour mai 1984.

Comme la Régie possède, pour l'administration du Code de la sécurité routière, des données sur plus de 3,5 millions de titulaires de permis de conduire, comprenant leur dossier de conduite, et sur plus de 3 millions de véhicules, de nombreuses demandes de renseignements lui sont adressées chaque année. Un comité d'évaluation de ces demandes a été mis en place afin de s'assurer de l'application de la politique de la Régie sur la confidentialité des données et la divulgation de renseignements. Conformément à cette politique, les données ne peuvent être utilisées qu'aux fins de l'administration des lois et règlements ainsi qu'à la recherche. Dans le dernier cas, ces données sont dénominalisées.

Les actions de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière

Les actions de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière sont orientées principalement vers des clientèles spécifiques. L'intervention de la Régie vise d'abord les jeunes. Elle a pour but de former une nouvelle génération d'utilisateurs du réseau routier consciente des effets de la motorisation individuelle sur la qualité de vie des personnes et l'environnement.

Les programmes de sécurité routière pour les jeunes sont administrés conjointement avec les organismes préoccupés par la sécurité routière tels que l'Automobile et touring club du Québec, les corps policiers et le ministère de l'Éducation. En 1983-1984, 8 938 brigadiers et brigadières répartis dans 375 écoles de 89 commissions scolaires ont adhéré au programme des brigades scolaires de sécurité routière.

Dans le but de généraliser l'éducation à la sécurité routière dans les écoles du Québec et de donner suite à l'entente intervenue entre la Régie et le ministère de l'Éducation en novembre 1981, la Régie a formé plus de 100 agents multiplicateurs pour favoriser l'utilisation progressive des guides d'activités développés par la Régie dans 77 commissions scolaires.

Par ailleurs, la mise à l'essai des guides d'activités

distribués aux enseignants du niveau secondaire s'est poursuivie dans 12 commissions scolaires et trois établissements privés d'enseignement.

Parce que les groupes de la population qui se situent entre 16 et 24 ans sont plus particulièrement touchés par la gravité et le nombre d'accidents de la route, la Régie a déclenché et soutenu l'implantation de clubs automobiles jeunesse dans la région de l'Estrie. L'originalité de ces clubs réside dans les principes de prise en charge par les jeunes eux-mêmes d'activités régulières de sécurité routière (conférences, tables rondes, démonstrations, témoignages, films, autospection) et de mobilisation de ressources locales et régionales en provenance de différents secteurs. Un comité régional des représentants de la Sûreté du Québec, de la Direction régionale du ministère de l'Éducation, du Département de santé communautaire du Centre hospitalier de l'Université de Sherbrooke, de l'Université de Sherbrooke, du Tribunal de la jeunesse, de la Régie et d'une maison de jeunes a été formé en vue d'évaluer cette expérience.

D'une façon plus large, la Régie a mené au cours de l'année trois campagnes nationales de promotion de la sécurité routière qui ont porté respectivement sur la sécurité des cyclistes, celle des motocyclistes ainsi que sur la conduite avec les facultés affaiblies.

Par ailleurs, la Régie a effectué durant toute l'année des opérations ponctuelles d'information sur l'évolution du bilan routier québécois et sur les mesures mises de l'avant pour contrer la hausse des accidents.

Enfin, divers projets d'animation et de promotion de la sécurité routière ont été développés ou poursuivis, tels rallyes de sécurité routière, guide d'autospection (vérification mécanique), exposition itinérante de même que différentes activités de relations publiques.

Le financement

Sources de financement

En vertu de l'article 150 de la Loi sur l'assurance automobile, le Régime d'assurance automobile dispose de deux sources de financement. D'abord une contribution est exigée de chaque propriétaire de véhicule lors de l'immatriculation annuelle et une autre de chaque conducteur québécois lors de la délivrance de son permis de conduire.

Par ailleurs, les sources de financement du Régime sont complétées par les revenus de placements que la Régie réalise sur les contributions perçues d'avance, par la réserve de stabilisation et par les montants recouvrés des responsables d'accident lorsque la Loi le permet.

De plus, en vertu du Code de la sécurité routière et de la Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives, la Régie peut bénéficier, comme sources de financement d'une portion des amendes résultant de l'application du Code de même que du pouvoir de percevoir des droits de délivrance de permis de conduire et de certificats d'immatriculation. Elle n'a toutefois pas encore bénéficié de ces sources de financement.

L'ensemble des revenus de la Régie sert au financement de toutes ses activités. En plus de l'administration du Régime d'indemnisation prévue par la Loi sur l'assurance automobile, les activités de la Régie comprennent l'application du Code de la sécurité routière, la promotion de la sécurité routière et l'indemnisation des dommages définis au titre IV de la Loi sur l'assurance automobile. Cette dernière fonction a été conférée à la Régie par la proclamation le 23 février 1983, avec effet le 1er mars 1983, de l'article 62 de la Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives. Ainsi, le 1er mars 1983, les actifs du Fonds d'indemnisation ont été fusionnés à ceux de la Régie, afin de pourvoir à l'indemnisation des dommages prévus au titre IV de la Loi sur l'assurance automobile.

Principe de capitalisation intégrale

Au moment de la fixation annuelle du montant des contributions d'assurance, la Régie doit respecter le principe de la capitalisation intégrale pour chaque exercice financier. Ainsi, les revenus d'un exercice financier doivent être suffisants pour payer toutes les indemnités futures et les frais d'administration découlant de cet exercice.

De plus, la Régie doit fixer les contributions de façon à ce que son actif, déduction faite de ses dettes, de toute réserve de stabilisation qu'elle peut établir et de tout élément d'actif non pertinent au financement du Régime, soit suffisant à la fin d'un exercice financier pour couvrir le montant nécessaire au paiement de toutes les indemnités, présentes et futures, découlant d'accidents survenus avant la fin de cet exercice financier.

Principes de tarification

Le financement du Régime d'assurance automobile repose sur le principe en vertu duquel on fait payer par les usagers de véhicules automobiles le coût d'indemnisation des victimes de dommages corporels. La tarification du Régime prolonge ce principe en fixant les contributions d'assurance en fonction du coût par véhicule assuré de chaque classe de tarif. C'est sur cette base que se fait le partage de la contribution entre les conducteurs et les propriétaires, et que sont établies la contribution de chaque catégorie de véhicules selon leur genre, leur utilisation et, dans certains cas, leur poids, et la contribution de chaque classe de permis.

De plus, tant à la délivrance qu'à l'annulation d'un permis de conduire ou d'une plaque d'immatriculation, la tarification reconnaît au contribuable les périodes passées sans permis de conduire ou au cours desquelles il n'était pas propriétaire d'un véhicule immatriculé.

Coût projeté pour 1983-1984 et son financement

En juillet 1982, la Régie a évalué à 409,7 millions de dollars le coût relatif aux indemnités accordées dans le cadre du Régime public d'assurance au-

tomobile et découlant des accidents qui allaient survenir entre le 1er mars 1983 et le 29 février 1984.

Toutefois, la Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives a apporté certaines modifications à l'indemnisation prévue par la Loi sur l'assurance automobile et a ajouté aux activités de la Régie l'application du Code de la sécurité routière, la promotion de la sécurité routière et l'indemnisation des dommages prévue au titre IV de la Loi sur l'assurance automobile. L'ensemble de ces modifications porte le coût projeté de l'année financière 1983-1984 à 462,9 millions de dollars.

Coût projeté lors de la tarification de l'exercice 1983-1984
en millions de dollars

Indemnités de remplacement du revenu	213,2 $
Indemnités de décès	75,7
Autres indemnités	49,6
Frais d'administration relatifs au régime d'indemnisation	71,7
Indemnisation en vertu du titre IV de la Loi (ancien Fonds d'indemnisation)	2,2
Recouvrements	(0,5)
Sous-total	**411,9**
Autres frais d'administration	51,0
TOTAL	**462,9 $**

Les contributions d'assurance reliées à l'immatriculation des véhicules constituent de loin la plus importante source de revenu de la Régie. Le niveau des contributions de cette année a été établi de telle sorte que les revenus qu'elles généreraient, ajoutés aux autres revenus prévus et à la partie de la réserve de stabilisation consacrée par le Conseil d'administration au financement de 1983-1984, soient suffisants pour financer intégralement le coût des accidents de 1983-1984.

Revenus projetés lors de la tarification de l'exercice 1983-1984
en millions de dollars

Contributions à l'immatriculation	291,2 $
Contributions à la délivrance du permis de conduire	69,9
Revenus de placements	71,2
Total des revenus	**432,3**
Réduction de la réserve de stabilisation au 29 février 1984	30,6
Coût estimé de 1983-1984	**462,9 $**

Pour l'année financière 1983-1984, aucune modification n'a été apportée aux cotisations reliées à l'immatriculation des véhicules routiers. La cotisation d'assurance liée à l'immatriculation d'un véhicule de promenade est donc demeurée à 95 $.

Quant à la cotisation d'assurance associée au permis de conduire, elle est passée de 19 $ à 23 $ en 1983-1984. Toutefois, une réduction de 5 $ est accordée depuis le 1er mars 1983 à tout titulaire de permis de conduire qui, au cours des deux années précédant la date du renouvellement de son permis n'a accumulé aucun point d'inaptitude et n'a encouru ni suspension ni révocation de son permis en raison d'une infraction au Code criminel.

Les résultats financiers

Commentaires généraux

L'actif de la Régie, en date du 29 février 1984, s'élève à 1 977 millions de dollars comparativement à 1 632,8 millions de dollars à la fin de l'exercice précédent, soit une augmentation de 21,1%.

Au cours du dernier exercice, la Régie a présenté un excédent des dépenses sur les revenus de 42,7 millions de dollars, tel que le résume le tableau suivant.

Perte d'exploitation
en milliers de dollars

Revenus		564,1 $
Indemnités versées (y compris par le Fonds d'indemnisation automobile du Québec)	167,1	
Frais d'administration	101,0	
Augmentation normale de la réserve actuarielle	338,7	
		606,8
Perte d'exploitation		**(42,7) $**

Une perte d'exploitation de 30,6 millions de dollars avait été prévue lors de l'établissement des tarifs de l'année 1983-1984. Cependant, elle a été plutôt de 42,7 millions de dollars. Cet écart de 12 millions de dollars est le résultat de plusieurs facteurs. D'abord, les revenus de placements ont été inférieurs à ceux escomptés, en particulier à cause du niveau moins élevé que prévu de la réserve de stabilisation. Toutefois, les déboursés relatifs aux cinq premières années d'accidents ont également été moins élevés que prévu. De la même manière, la provision relative aux périodes antérieures au 29 février 1984 a été diminuée pour l'ensemble des cinq premières années d'accidents. Enfin, le coût de l'année 1983-1984 a été un peu supérieur à celui déterminé initialement.

La différence entre le coût établi initialement et celui qui paraît aux états financiers est le résultat de plusieurs effets parfois à la hausse et parfois à la baisse. Le changement favorable des hypothèses économiques, l'écart favorable entre l'inflation des prix et des salaires prévus dans l'estimation initiale et ceux effectivement supportés par le Régime, et la modification aux prestations versées par la Régie des rentes du Québec aux conjoints survivants ont contribué à diminuer le coût, tandis que la hausse plus élevée que prévu du nombre de victimes, l'augmentation des durées d'invalidité et la hausse des frais de réadaptation et des autres frais payés par la Régie ont contribué à l'accroître.

Cette perte d'exploitation de 42,7 millions de dollars est compensée par une réduction de 129,9 millions de dollars de la réserve actuarielle au 29 février 1984 pour les accidents survenus avant le 1er mars 1983. Cette réduction de la réserve actuarielle reflète les changements dans les hypothèses d'évaluation, notamment en ce qui a trait à la revalorisation des indemnités, au rendement de l'actif et aux périodes d'invalidité. Elle reflète également les modifications législatives apportées aux prestations versées par le Régime des rentes du Québec aux bénéficiaires de rentes de décès. Cette dernière modification fait suite aux amendements apportés au Régime de rentes du Québec par la Loi favorisant la retraite anticipée et améliorant la rente de conjoint survivant.

La réserve de stabilisation passe donc de 146,4 millions de dollars à 233,6 millions de dollars au 29 février 1984, soit une augmentation de 87,2 millions de dollars.

Revenus

Les revenus totaux de la Régie ont atteint 564,1 millions de dollars au cours de 1983-1984. Ces revenus proviennent principalement des contributions d'assurance. L'autre partie est constituée des revenus de placements. Ces derniers sont générés par les contributions de l'exercice 1983-1984, par les fonds investis par la Régie pour couvrir le coût des exercices antérieurs et par la réserve de stabilisation.

Évolution des diverses sources de financement
en milliers de dollars

Revenus	1983-1984	1982-1983
Contributions d'assurance exigibles:		
lors de l'immatriculation:	287 687 $	288 162 $
lors de la délivrance et du renouvellement du permis de conduire	72 282	67 983
Sous-total	**359 969**	**356 145**
Revenus de placements[1]	204 100	182 034
TOTAL	**564 069 $**	**538 179 $**

1. Incluant 273 000 $ et 118 000 $ de revenus divers respectivement pour l'exercice 1983-1984 et 1982-1983.

Par ailleurs, le tableau suivant présente une comparaison des revenus prévus à ceux effectivement perçus au regard des contributions d'assurance. On y remarque que le manque à gagner au niveau des revenus perçus lors de l'immatriculation est grandement compensé par une augmentation des revenus perçus par le biais du permis de conduire.

Comparaison des revenus estimés et des revenus perçus
en millions de dollars

Revenus	Estimés	Réels
Revenus provenant des contributions d'assurance exigibles:		
lors de l'immatriculation	291,2 $	287,7 $
lors de la délivrance ou du renouvellement du permis de conduire	69,9	72,3
TOTAL	**361,1 $**	**360,0 $**

Coût des indemnités

Au cours du dernier exercice, des données plus complètes ont été obtenues particulièrement en ce qui a trait au nombre de victimes ayant droit à l'indemnité de remplacement du revenu, à la durée de leur incapacité et au nombre de prestataires recevant des rentes de décès. Ces informations permettent d'améliorer la précision du calcul du coût des indemnités découlant des accidents survenus depuis le 1er mars 1978 et, en particulier, celui relatif aux accidents survenus au cours de l'exercice 1983-1984.

En date du 29 février 1984, le coût des indemnités découlant d'accidents survenus entre le 1er mars 1983 et le 29 février 1984 a été révisé à la hausse. En effet, ce coût précédemment estimé à 411,9 millions de dollars lors de l'établissement du niveau des contributions de l'exercice 1983-1984 est maintenant évalué à 418 millions de dollars, soit 6,1 millions de dollars de plus que le coût initialement déterminé. Le tableau suivant présente, pour chaque catégorie d'indemnité, le coût des accidents à la suite de l'évaluation actuarielle au 29 février 1984.

Coût des indemnités relatives aux accidents de l'année 1983-1984
en millions de dollars

Catégorie d'indemnité	Coût selon l'évaluation au 29 février 1984
Indemnités de remplacement du revenu	237,4 $
Indemnités de décès	61,3
Autres indemnités (y compris les indemnités versées par l'ancien Fonds d'indemnisation)	69,3
Frais d'administration relatifs aux indemnités	50,8
Moins recouvrements	(0,8)
TOTAL	**418,0 $**

La hausse du coût des indemnités pour les accidents survenus en 1983-1984 reflète l'augmentation du nombre de victimes, des durées d'incapacité et des autres indemnités du Régime. Toutefois, les modifications apportées aux hypothèses économiques, les amendements effectués à la Loi sur le Régime de rentes du Québec, et le fait que les salaires au cours de 1983-1984 n'ont pas suivi la progression escomptée ont contribué à réduire l'augmentation du coût des indemnités pour 1983-1984 à 6,1 millions de dollars.

Le tableau suivant montre l'évolution du coût des indemnités des deux derniers exercices financiers par catégorie d'indemnité.

Coût des indemnités des exercices financiers 1983-1984 et 1982-1983
en millions de dollars

Catégorie d'indemnité	Accidents survenus en 1983-1984	Accidents survenus en 1982-1983
Indemnités de remplacement du revenu	237,4 $	179,0 $
Indemnités de décès	61,3	50,3
Autres indemnités[1]	69,3	48,7
Frais d'administration relatifs aux indemnités	50,8	57,4
Moins recouvrements	(0,8)	(0,6)
TOTAL	**418,0 $**	**334,8 $**

1. Incluant le coût des indemnités versées par l'ancien Fonds d'indemnisation automobile du Québec, respectivement de 1,9 million de dollars pour 1983-1984 et de 1,2 million de dollars pour 1982-1983.

On constate une augmentation très sensible du coût total des accidents survenus en 1983-1984. Outre la revalorisation de 11,2% des montants minima et maxima des rentes et des différents montants forfaitaires prévus par la Loi, cette hausse est principalement due à l'augmentation du nombre de victimes. En fait, l'augmentation du nombre de rentes de décès est de près de 9%, alors que celle relative aux indemnités de remplacement du revenu est de plus de 16%.

En ce qui a trait au coût moyen des rentes, le tableau suivant illustre l'évolution de ce coût tel qu'établi au 29 février 1984 pour les années 1982-1983 et 1983-1984 en utilisant les nouvelles hypothèses actuarielles. C'est la revalorisation des montants minima et maxima et l'accroissement des revenus des victimes qui contribuent principalement à la hausse d'un exercice à l'autre.

Coût moyen des rentes
en dollars

Catégorie d'indemnité	Accidents survenus en 1983-1984	Accidents survenus en 1982-1983
Indemnités de remplacement du revenu	11 900 $	10 400 $
Rentes de décès	118 800 $	110 000 $

Placements

L'article 155 de la Loi sur l'assurance automobile stipule que les sommes dont la Régie prévoit ne pas avoir besoin à court terme pour le paiement de ses obligations et pour ses dépenses d'administration doivent être déposées sans délai auprès de la Caisse de dépôt et de placement du Québec.

Les placements de la Régie ont progressé de 20,8% durant l'exercice 1983-1984, passant de 1 597 millions de dollars à 1 928,7 millions de dollars. La répartition des placements de la Régie à la fin de l'exercice 1983-1984 est présentée dans le tableau suivant.

Répartition des placements
en milliers de dollars

	1983-1984	1982-1983
Fonds confiés aux institutions bancaires:		
Dépôts à terme	10 000 $	0 $
Soldes bancaires	3 937	9 194
Fonds confiés à la Caisse de dépôt et de placement du Québec:		
Dépôts à vue	8 773	25 926
Dépôts à terme	—	14 000
Dépôts à participation	1 905 963	1 547 834
TOTAL	1 928 673 $	1 596 954 $

Taux de rendement moyen selon différentes catégories de placements

Catégorie de placements	1983-1984	1982-1983
Dépôts à vue et soldes bancaires	9,13%	13,18%
Dépôts à terme	9,82	15,51
Dépôts à participation	11,25	11,57
Taux de rendement moyen pondéré	11,39%	11,77%

Répartition procentuelle des revenus de placements

Catégorie de placements	1983-1984	1982-1983
Dépôts à vue et soldes bancaires	0,8%	2,1%
Dépôts à terme	1,6	5,8
Dépôts à participation	97,6%	92,1%

Frais d'administration

En 1983-1984, les frais d'administration de la Régie se sont accrus de 3,9% pour atteindre 101 millions de dollars.

Les traitements et charges sociales constituent de loin le poste le plus important des frais d'administration; ceux-ci s'élèvent en effet à près de 57 millions de dollars, soit plus de 56% du total. La location de locaux et d'équipement avec 6,9 millions de dollars, les services administratifs et professionnels avec 8,1 millions de dollars, les services informatiques avec 6,2 millions de dollars, les frais de perception des contributions avec 7 millions de dollars et les frais de transport et de communication avec 5,1 millions de dollars sont les autres principaux postes et constituent ensemble près de 33% du total des frais administratifs.

En vertu de la Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives, la Régie s'est vu donner le pouvoir de percevoir les sommes nécessaires à l'application du Code de la sécurité routière et à la promotion de la sécurité routière; en contrepartie, c'est la Régie qui doit assumer les frais d'administration découlant de ces deux mandats.

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

États financiers de l'exercice terminé le 29 février 1984

Rapport du vérificateur

J'ai vérifié le bilan de la Régie de l'assurance automobile du Québec au 29 février 1984 ainsi que l'état des revenus et dépenses, l'état de la réserve de stabilisation et l'état de l'évolution de l'encaisse de l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Régie au 29 février 1984 ainsi que les résultats de ses opérations de l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec,
Rhéal Chatelain, F.C.A.

Québec, le 1er mai 1984

Certificat de l'actuaire responsable de l'évaluation de la réserve actuarielle

Tel qu'exigé à l'article 153 de la Loi sur l'assurance automobile, j'ai procédé à l'évaluation du montant nécessaire au paiement de toutes les indemnités présentes et futures, prévues au titre II de la Loi sur l'assurance automobile et découlant d'accidents survenus entre le 1er mars 1978 et le 29 février 1984, ainsi que de celles prévues au titre IV et à l'article 202 de la dite loi et découlant d'accidents survenus entre le 30 septembre 1961 et le 29 février 1984.

À mon avis, cette évaluation est basée sur des données dignes de foi, des hypothèses et des méthodes appropriées aux circonstances et conformes aux principes actuariels généralement reconnus.

La réserve actuarielle s'établit, en date du 29 février 1984, à 1 557,9 millions $.

Jacques Dallaire, F.I.C.A.

Sillery, le 16 avril 1984

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

(L.R.Q., c. R-4 et modifications)

BILAN

au 29 février 1984

(en milliers de dollars)

ACTIF

	1984	1983
		(note 10)
Encaisse et dépôts à court terme	**13 937 $**	9 194 $
Débiteurs	**5 182**	6 071
Dû par le gouvernement du Québec	**8 135**	—
Revenus de placements courus et à recevoir	**35 009**	29 818
Dépôts au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Dépôts à vue	**8 773**	25 926
Dépôts à terme	**—**	14 000
Dépôts à participation (note 3)	**1 905 963**	1 547 834
	1 976 999 $	1 632 843 $

PASSIF ET RÉSERVE

Créditeurs et frais courus	**25 774 $**	23 946 $
Dû au gouvernement du Québec	**—**	2 113
Contributions reportées (note 4)	**159 764**	111 311
Obligations envers les victimes — Réserve actuarielle (note 5)	**1 557 900**	1 349 106
	1 743 438	1 486 476
Réserve de stabilisation	**233 561**	146 367
	1 976 999 $	1 632 843 $

Engagements (note 9)

POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Jean-P. Vézina, président-directeur général

Jacques Desmeules, vice-président

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Réserve de stabilisation
de l'exercice terminé le 29 février 1984
(en milliers de dollars)

	1984	1983
Solde au début		
Solde déjà établi	**144 770 $**	195 350 $
Virement de la réserve générale du Fonds d'indemnisation automobile du Québec (note 1)	**1 597**	3 457
Solde redressé	**146 367**	198 807
Excédent des revenus sur les dépenses	**87 194**	(52 440)
Solde à la fin	**233 561 $**	146 367 $

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Revenus et dépenses
de l'exercice terminé le 29 février 1984
(en milliers de dollars)

	1984	1983
		(note 10)
REVENUS		
Contributions		
Immatriculation	**287 687 $**	288 162 $
Permis de conduire	**72 282**	67 983
Revenus de placements	**203 827**	181 916
Autres	**273**	118
	564 069	538 179
DÉPENSES		
Indemnités versées		
Remplacement du revenu	**92 622**	80 059
Décès	**23 097**	18 181
Autres	**51 394**	46 256
	167 113	144 496
Frais d'administration (note 6)	**100 968**	97 224
Augmentation de la réserve actuarielle	**338 700**	316 099
	606 781	557 819
PERTE D'EXPLOITATION	**(42 712)**	(19 640)
Redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs		
Poste exceptionnel		
Modifications aux hypothèses actuarielles (note 7)	**89 006**	(32 800)
Poste extraordinaire		
Modifications législatives (note 8)	**40 900**	—
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	**87 194 $**	(52 440)$

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Évolution de l'encaisse
de l'exercice terminé le 29 février 1984
(en milliers de dollars)

	1984	1983 (note 10)
PROVENANCE DES FONDS		
Excédent des revenus sur les dépenses	**87 194 $**	(52 440)$
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Augmentation de la réserve actuarielle	**208 794**	348 899
Amortissement des frais de mise en oeuvre	**—**	1 589
Fonds provenant des opérations	**295 988**	298 048
Augmentation des éléments du passif		
Créditeurs et frais courus	**1 828**	(2 900)
Contributions reportées	**48 453**	2 163
Diminution des éléments d'actif		
Débiteurs	**889**	10 723
	347 158	308 034
UTILISATION DES FONDS		
Fonds confiés à la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Dépôts à vue	**(17 153)**	(27 038)
Dépôts à terme	**(14 000)**	(68 000)
Dépôts à participation	**358 129**	381 507
	326 976	286 469
Augmentation des éléments d'actif		
Dû par le gouvernement du Québec	**10 248**	9 842
Revenus de placements courus et à recevoir	**5 191**	7 636
	342 415	303 947
AUGMENTATION NETTE DE L'ENCAISSE	**4 743**	4 087
SOLDE AU DÉBUT	**9 194**	5 107
SOLDE À LA FIN	**13 937 $**	9 194 $

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Notes complémentaires
29 février 1984

1. Constitution et fonctions

La Régie de l'assurance automobile du Québec a été instituée en corporation au sens du Code civil le 1er mars 1978. Elle est substituée au Fonds d'indemnisation automobile du Québec depuis le 1er mars 1983 (1982, chapitre 59). Elle a pour fonctions:

a) d'appliquer le régime d'indemnisation des victimes de dommages corporels prévu par la Loi sur l'assurance automobile;

b) d'appliquer le régime de compensation des dommages matériels prévu par le titre IV de la Loi sur l'assurance automobile;

c) d'appliquer le Code de la sécurité routière relativement à l'immatriculation des véhicules automobiles et à la délivrance des permis, et

d) de promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers sur la route de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés.

2. Énoncé des conventions comptables

Les états financiers de la Régie ont été préparés par la Direction selon les principes comptables généralement reconnus, dans les limites raisonnables de l'importance relative et dans le cadre des conventions comptables qui se résument comme suit:

a) *Dépôts au fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec*
Les dépôts à participation sont comptabilisés au coût d'acquisition.

b) *Immobilisations*
Les achats d'ameublement et d'équipement ainsi que les dépenses pour l'amélioration des aires locatives sont imputés aux frais d'administration.

c) *Réserve actuarielle*

La réserve actuarielle correspond:

1. pour les demandes produites et acceptées, à la valeur capitalisée des indemnités de remplacement du revenu et de décès ainsi que des autres indemnités, déduction faite de la valeur actualisée des recouvrements;
2. pour les demandes à l'étude ou non encore produites, à la valeur actuelle estimative des indemnités qui en découleront;
3. pour les frais de gestion futurs, à la valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités.

d) *Recouvrements d'indemnités versées*

Les créances provenant des indemnités à recouvrer pour des accidents survenus avant le 1er mars 1978 ne sont pas inscrites au bilan. Les montants perçus au cours de l'exercice sont imputés aux opérations en réduction des indemnités versées.

3. Dépôts à participation

Au 29 février 1984, la Régie détient 2 498 751 (1983: 2 061 102) unités de dépôts à participation du fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Ces unités sont remboursables sur préavis selon les modalités des règlements de la Caisse de dépôt, à la valeur de réalisation de l'avoir net du fonds général à la fin de chaque trimestre. Basée sur la valeur unitaire de réalisation au 31 décembre 1983, la valeur de réalisation des dépôts à participation détenus est estimée à 2 087 168 479 $ (1983: 1 651 256 300 $).

4. Contributions reportées

Ce montant représente les contributions versées avant le 1er mars 1984 par les propriétaires d'automobiles et par les conducteurs d'automobiles pour les exercices se terminant après le 29 février 1984.

5. Obligations envers les victimes — Réserve actuarielle

	1984	1983
	(en milliers de dollars)	
Demandes produites et acceptées:		
Valeur capitalisée des indemnités futures incluant la revalorisation des rentes	**1 357 400 $**	1 166 083 $
Demandes à l'étude ou non encore produites:		
Valeur actuelle estimative des indemnités qui en découleront	**116 300**	110 747
Frais de gestion futurs:		
Valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités	**84 200**	72 276
	1 557 900 $	1 349 106 $

6. Frais d'administration

	1984	1983
	(en milliers de dollars)	
Frais de perception des contributions	**6 991 $**	5 585 $
Traitements et charges sociales	**56 962**	53 607
Frais de déplacement	**1 166**	1 214
Location de locaux et d'équipement	**6 947**	7 256
Ameublement, équipement et frais d'entretien	**2 366**	3 571
Frais de transport et de communication	**5 091**	5 186
Information et publicité	**1 481**	1 782
Services administratifs et professionnels	**8 128**	6 898
Honoraires et frais des experts en sinistres pour l'aide à l'accidenté	**451**	300
Équipement et services informatiques	**6 237**	6 009
Impressions, fournitures de bureau et autres dépenses	**5 148**	4 227
Amortissement des frais de mise en oeuvre	**—**	1 589
	100 968 $	97 224 $

7. Modification de la réserve actuarielle des exercices antérieurs

Les modifications apportées aux hypothèses actuarielles retenues lors de l'évaluation de la réserve actuarielle du 28 février 1983 ont diminué la réserve de 89 006 000 $. Ces modifications découlent de nouvelles données statistiques accumulées au cours du présent exercice financier.

8. Modifications législatives

Ce montant représente le résultat des modifications apportées, au cours de l'exercice financier, à la Loi sur le Régime de rentes du Québec, celles-ci ayant eu pour effet de réduire certaines indemnités payables aux victimes d'accidents survenus avant le 1er mars 1983.

9. Engagements

Au 29 février 1984, les engagements minimaux en vertu de baux à long terme pour des locaux se répartissent comme suit:

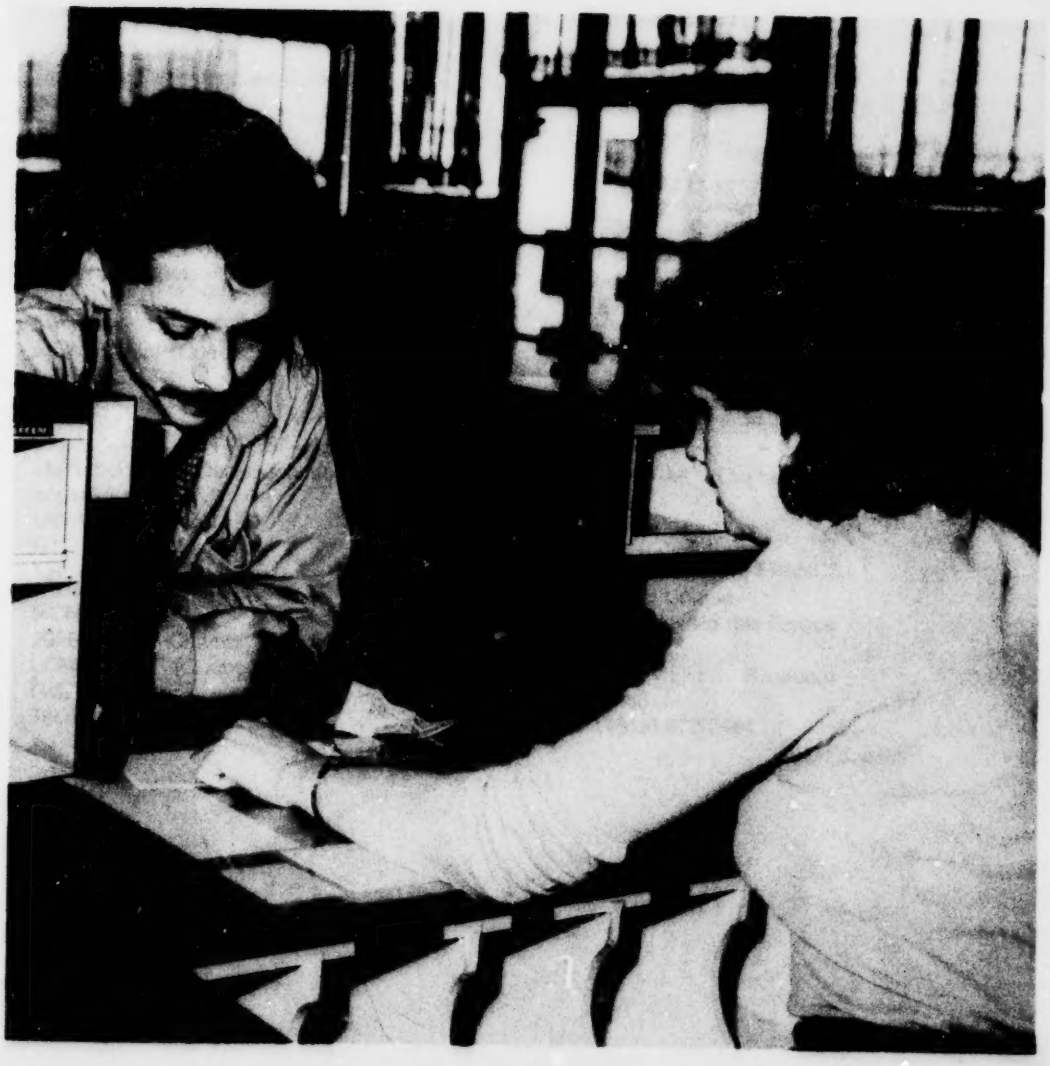
	(en milliers de dollars)
1985	5 515 $
1986	4 435
1987	2 089
1988	1 682
1989	1 303
1990 et exercices subséquents	1 907
	16 931 $

La Régie s'est engagée par contrat pour la fourniture des équipements et des logiciels requis pour son réseau de télétraitement relatif aux systèmes de permis de conduire et d'immatriculation. Au 29 février 1984, le solde de cet engagement s'établit à 6 600 000 $.

10. Chiffres comparatifs

Les données financières de l'exercice précédent ont été redressées pour donner effet à la substitution de la Régie au Fonds d'indemnisation automobile le 1er mars 1983. Certains chiffres de 1983 ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation de 1984.

Les services en région



Liste des centres de services de réadaptation et d'aide technique aux accidentés

BAS-SAINT-LAURENT — GASPÉSIE
38, rue Saint-Germain Est
Local 202
RIMOUSKI (Québec)
G5L 1A2
Tél.: (418) 722-3738

CANTONS-DE-L'EST
Immeuble Place Jacques-Cartier
1650, rue King Ouest
Local M-10
SHERBROOKE (Québec)
J1J 2C3
Tél.: (819) 566-4770

ÎLE-DE-MONTRÉAL
Place Desjardins
Tour de l'Est
16e étage
MONTRÉAL (Québec)
H5B 1B3
Tél.: (514) 873-7191

LAVAL — LAURENTIDES — LANAUDIÈRE
2525, boulevard Daniel-Johnson
Local 220
LAVAL (Québec)
H7T 1S9
Tél.: (514) 687-4511

MONTÉRÉGIE
2928, chemin Chambly
LONGUEUIL (Québec)
G4L 1N2
Tél.: (514) 463-2555

ABITIBI — TÉMISCAMINGUE
33, rue Gamble Ouest
Local 8
ROUYN (Québec)
J9X 3B6
Tél.: (819) 764-9571

OUTAOUAIS
15, boulevard Gamelin
Rez-de-chaussée
HULL (Québec)
J8Y 6N5
Tél.: (819) 777-5207

QUÉBEC — CÔTE NORD
930, chemin Sainte-Foy
Rez-de-chaussée
QUÉBEC (Québec)
G1S 2L4
Tél.: (418) 643-6015

SAGUENAY — LAC-SAINT-JEAN
1299, rue des Champs-Élysées
Local 102
CHICOUTIMI (Québec)
G7H 6J2
Tél.: (418) 543-7764

MAURICIE — BOIS-FRANCS
Immeuble Unique
1055, boulevard des Forges
Local 340
TROIS-RIVIÈRES (Québec)
G8Z 4J8
Tél.: (819) 373-2464

Listes des centres de services pour permis et immatriculation

Nom de la municipalité	Adresse	Code postal	Téléphone
ALMA	100, rue Saint-Joseph Sud	G8B 7A6	(418) 662-7698
BAIE-COMEAU	625, boulevard Laflèche	G5C 1C5	(418) 589-5917
BAIE-SAINT-PAUL	2, route de l'Équerre	G0J 1B0	(418) 435-3734
CHARLESBOURG	365, 55e Rue Ouest, local 102	G1H 6F9	(418) 643-5650
DORVAL	2350, boulevard Hymus	H9P 1J9	(514) 873-8526
DRUMMONDVILLE	80, rue Belleville	J2C 5T1	(819) 478-4685
GASPÉ	92, rue Monseigneur-Ross	G0C 1R0	(418) 368-2515
GRANBY	856, rue Principale	J2G 2Z2	(514) 378-9859
HULL	170, rue Hôtel-de-Ville	J8X 4C2	(819) 771-6231
ÎLES-DE-LA-MADELEINE	C.P. 355, Cap-aux-Meules	G0B 1B0	(418) 986-2862
JOLIETTE	244, rue St-Charles-Borromée Nord	J6R 4R7	(514) 753-7498
JONQUIÈRE	2655, boulevard du Royaume	G7S 5S9	(418) 548-7104
LA SARRE	77, 2e Rue Est	J9Z 2S9	(819) 333-2341
LACHUTE	505, rue Béthanie	J8H 4A6	(514) 562-4101
LAVAL	3195, boulevard Saint-Martin Ouest	H7T 1A3	(514) 667-3580
LÉVIS	98F, place Kennedy	G6V 6C9	(418) 643-5650
LONGUEUIL	10, rue Wolfe	J4J 2C6	(514) 873-4272
MATANE	750, avenue du Phare Ouest	G4W 3W8	(418) 562-5141
MONT-LAURIER	544, rue Nelson	J9L 1W4	(819) 623-2322
MONTMAGNY	5, rue Valcourt	G5V 3R1	(418) 248-3521
MONTRÉAL	7250, boulevard Saint-Laurent	H2R 2X9	(514) 873-8526
MONTRÉAL	6025, rue Jean-Talon Est	H1S 1M6	(514) 873-8526
MONTRÉAL	2276, rue Ontario Est	H2K 1V8	(514) 873-8526
MONTRÉAL	1690, rue Sauvé Est	H2C 2A8	(514) 873-5803
NEW-CARLISLE	51, rue Notre-Dame	G0C 1Z0	(418) 752-2160
PORTNEUF VILLAGE	332, 2e Avenue Ouest	G0A 2Y0	(418) 286-6631
QUÉBEC	825, boulevard des Capucins	G1J 3S2	(418) 643-5650
QUÉBEC	3573, boulevard Hamel Ouest	G2E 5G3	(418) 643-5650
QUÉBEC	2012, boulevard Charest Ouest	G1N 4N6	(418) 643-5213
RIMOUSKI	92, 2e Rue Ouest	G5L 8B3	(418) 722-3690
RIVIÈRE-DU-LOUP	27, rue Lévis	G5R 2R2	(418) 862-5281
ROBERVAL	878, boulevard Saint-Joseph	G8H 2L7	(418) 275-3301
ROUYN	33, rue Gamble Ouest	J9X 2R3	(819) 762-4319
ST-HYACINTHE	760, boulevard Casavant Ouest	J2S 7S3	(514) 773-6659
ST-JEAN	320, boulevard du Séminaire	J3B 5K9	(514) 348-4909
ST-JEAN-PORT-JOLI	44, avenue de Gaspé Est	G0R 3G0	(418) 598-6951
ST-JÉRÔME	601, rue Fournier	J7Z 4V8	(514) 436-8011
ST-JOSEPH-DE-BEAUCE	1090, avenue du Palais	G0S 2V0	(418) 397-6420
SEPT-ÎLES	421, rue Arnaud	G4R 3B3	(418) 962-6140
SHAWINIGAN	2484, rue Saint-Marc	G9N 2J7	(819) 539-2566
SHERBROOKE	969, rue King Est	J1G 1E3	(819) 565-0922
SOREL	26, place de l'Entraide	J3P 7E3	(514) 743-5593

Nom de la municipalité	Adresse	Code postal	Téléphone
THETFORD-MINES	693, rue Saint-Alphonse Ouest	G6G 3X3	(418) 338-2106
TROIS-RIVIÈRES	1456, rue Des Cyprès	G8Y 4S3	(819) 374-2009
VAL D'OR	1576, chemin Sullivan	J9P 1M3	(819) 825-8231
VALLEYFIELD	67, rue Grande-Île	J0S 3M1	(514) 371-3807
VERDUN	4555, avenue Verdun	H4G 1M4	(514) 873-8526
VICTORIAVILLE	62, rue Saint-Jean-Baptiste	G6P 4E3	(819) 758-3148
VILLE-MARIE	1, rue Notre-Dame Nord	J0Z 3W0	(819) 622-1116

Conception graphique de la page couverture
Cabouron

Composition typographique
et montage des pages intérieures
Mono-Lino Inc.

Dépôt légal — 2e trimestre 1984
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-11005-6
ISSN 0229-5547

© Éditeur officiel du Québec

POOR

QUALITY

ORIGINAL